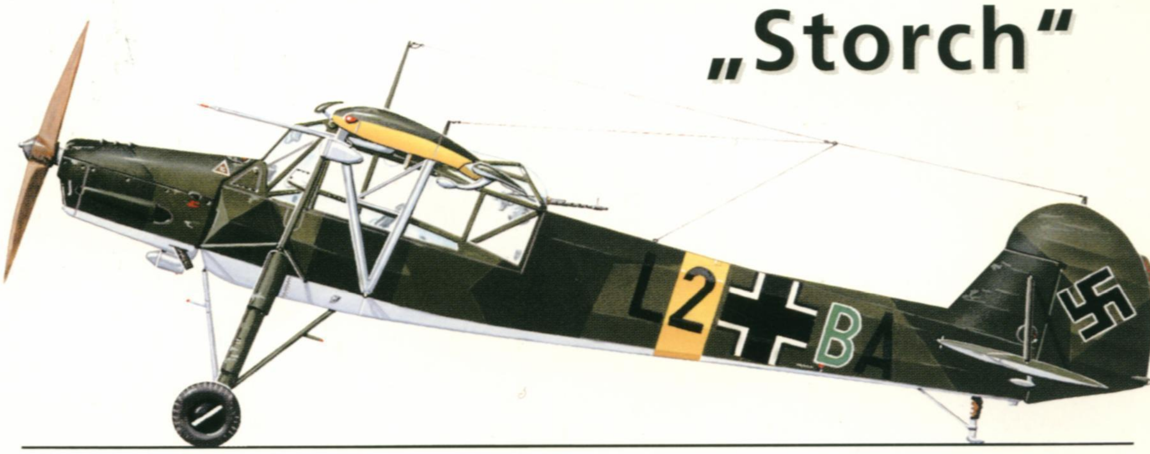
Preis DM 19,95 · SFr 19,95 · ÖS 140

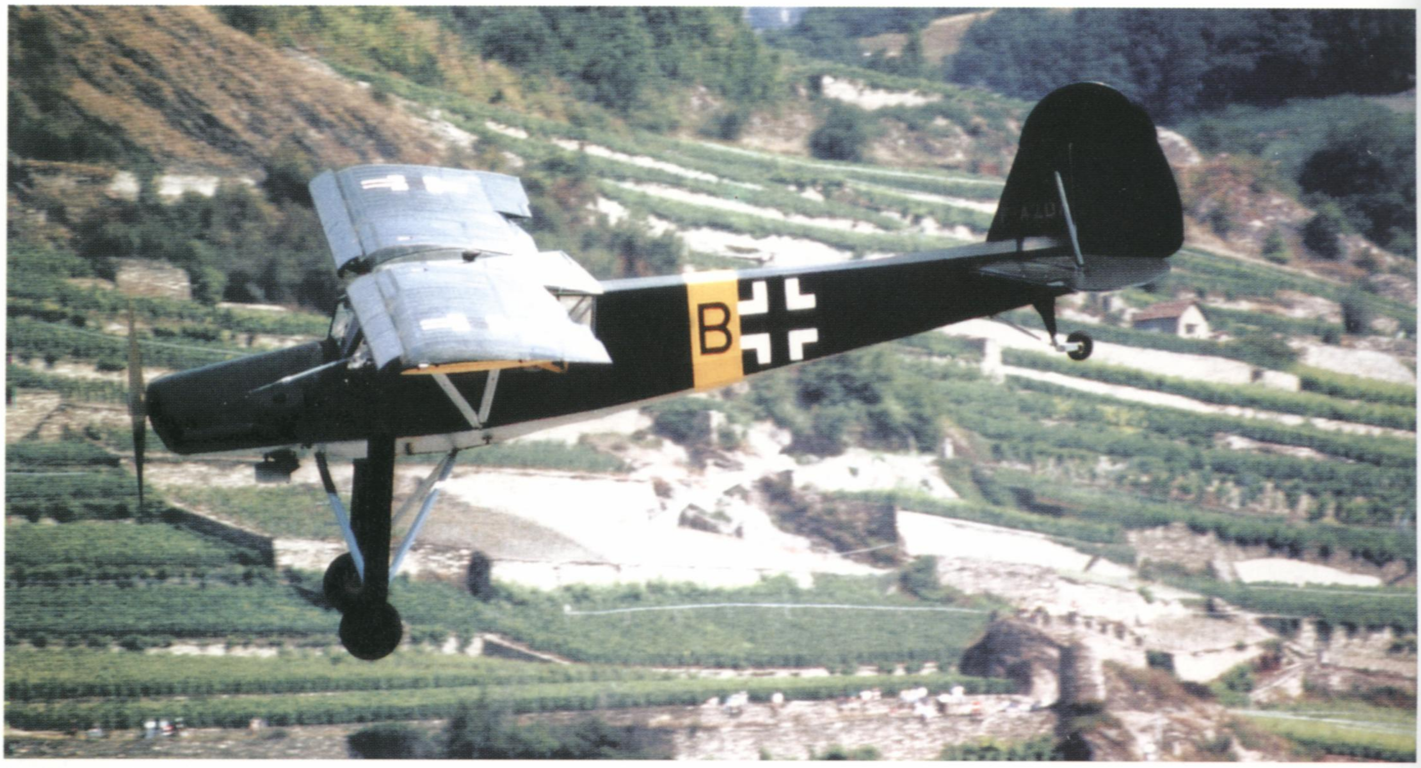
FLUGZEUG Profile

Fieseler Fi 156 „Storch“

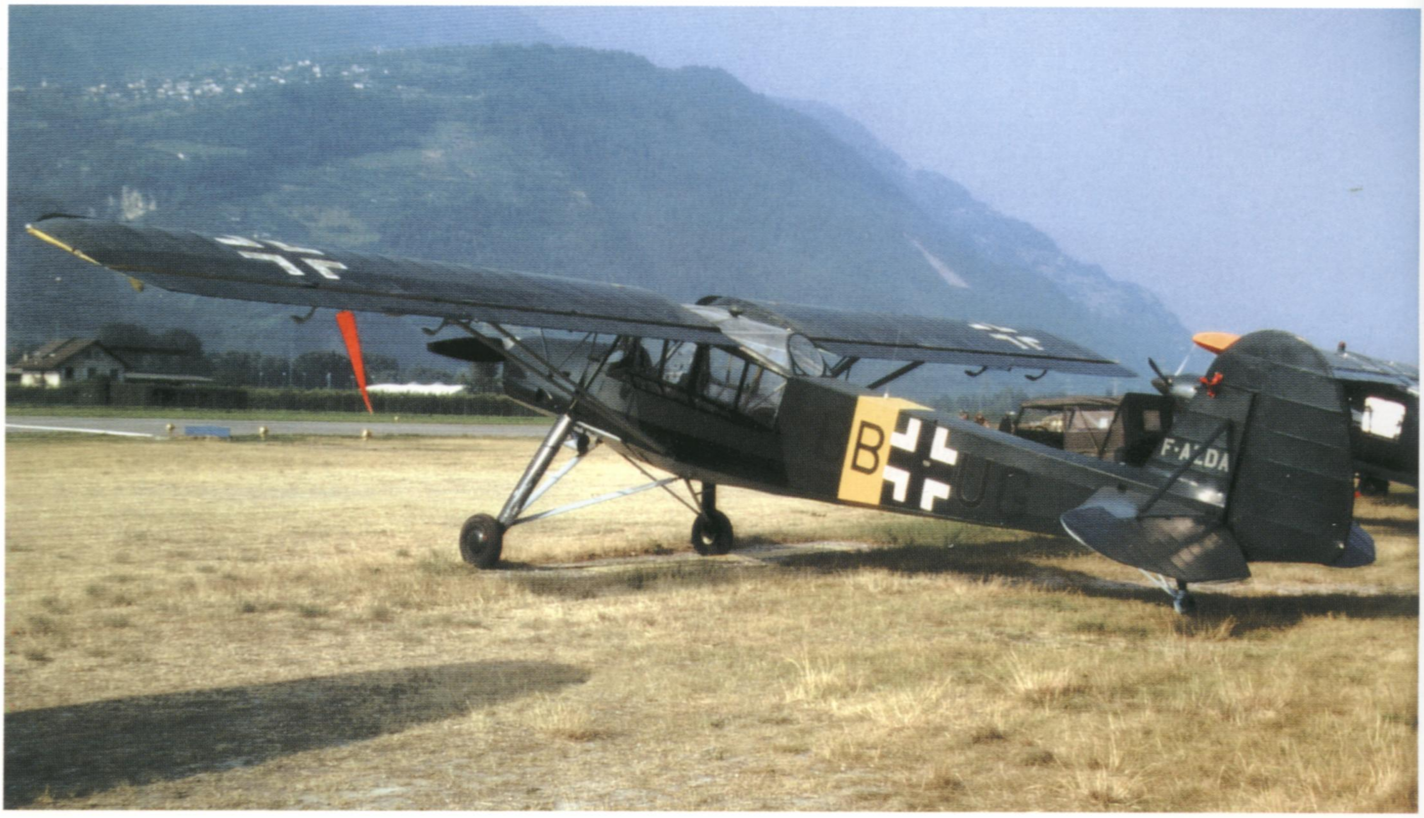


Die Geschichte des legendären Kurzstart- und Verbindungsflugzeuges

34



Im Fluge wirkt das entlastete Fahrwerk des Fi 156 „Storch“ extrem langbeinig.

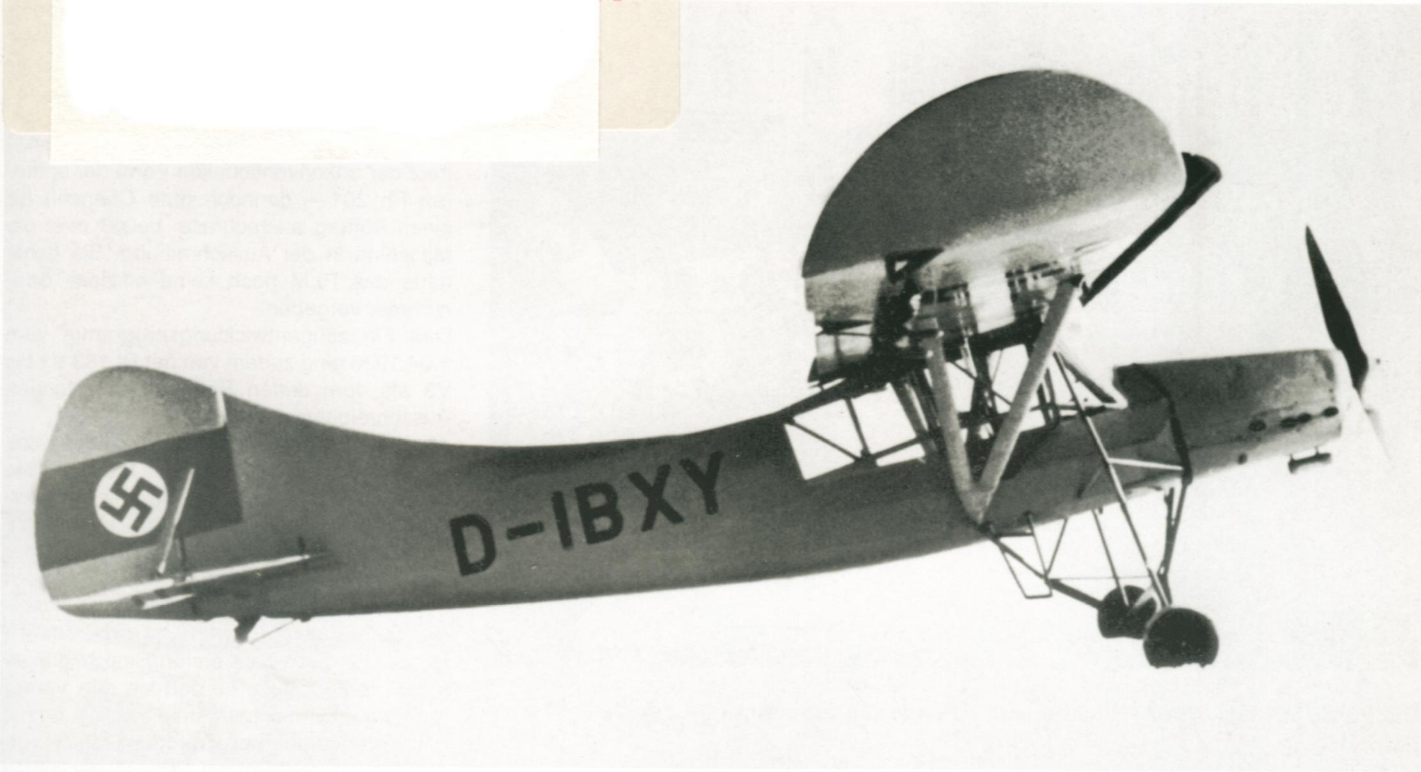


Dieselbe Maschine am Boden mit dem charakteristischen Aussehen des belasteten Fahrwerks. Hier ein Nachkriegs-“Storch“ mit der französischen Zivilzulassung F-ALDA.

FLUGZEUG Profile Impressum:
Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen
Tel.: 073 03/96 42 20
Fax: 073 03/96 41 41
Internet: www.flugzeug-publikation.de
e-mail: online@flugzeug-publikation.de
Autor: Manfred Griehl

Bildnachweis: Arena (1), Bay (3), Becker (1),Bukowski (1), Griehl (16), Herwig (3), Kössler (2), Lamprecht (4), Lammler (3), Lang (10), Nadler (2), Nowarra (29), Petrick (2), Radinger (1), Riediger (4), Selinger (4), Schreiber (3), Schmeelke (1), Stampfer (5), Wagner (2) und Wegner (1).
Satz, Druck
u. Reprodkution: Tussa Druck GmbH, 89257 Illertissen

[redacted]



Seitenansicht der Fi 156 V1 (D-IBXY) mit dem frühen Seitenleitwerk.

Fi 156 „Storch“

von Manfred Griehl

Bei der Abfassung der Bewertungskriterien für den Europa-Rundflug 1934 wurde besonderer Wert darauf gelegt, daß die teilnehmenden Maschinen auf den unterschiedlichsten Gebieten Höchstleistungen erbringen mußten. Als höchstzulässige Rüstmasse wurden außerdem nur 560 kg festgeschrieben. Bei Fieseler wurde daraufhin die Fi 97, bei den Bayrischen Flugzeugwerken die Bf 108 und bei Klemm die Kl 36 konzipiert und gebaut.

Beim Europa-Rundflug galt es nach Möglichkeit mehrere der sieben Einzelprüfungen zu gewinnen, um den Gesamtsieg davonzutragen. Auf folgende Kriterien wurde großer Wert gelegt:

- Zeit für Auf- und Abrüstung der Maschine
- Bestimmung der Start- und Landestrecken über ein Hindernis von 8 m Höhe
- Bestimmung der Richtgeschwindigkeit
- Bestimmung der Höchstgeschwindigkeit
- Bewertung der technischen Eigenschaften
- Prüfung der Art und Dauer des Anlaßvorgangs
- Kraftstoffverbrauch

Außerdem wurde eine fliegerische Bewertung auf einer Rundstrecke von 9.500 km vorgenommen. Durch die Festlegung der obengenannten Kriterien wurde es notwendig, daß sich die teilnehmenden Firmen notwendigerweise mit dem entsprechenden Know-How versehen mußten.

Eine ausgefeilte Konstruktion war wegen der vorgeschriebenen Rüstmasse unumgänglich, wegen des schnellen Auf- und Abbaus war eine einfache Verbindung von Zelle, Tragwerk, Leitwerk und Fahrwerk notwendig. Vor allem aber waren Kenntnisse im Bereich der Auftriebshilfen gefragt, um gute bis beste Kurzstarteigenschaften vorweisen zu können.

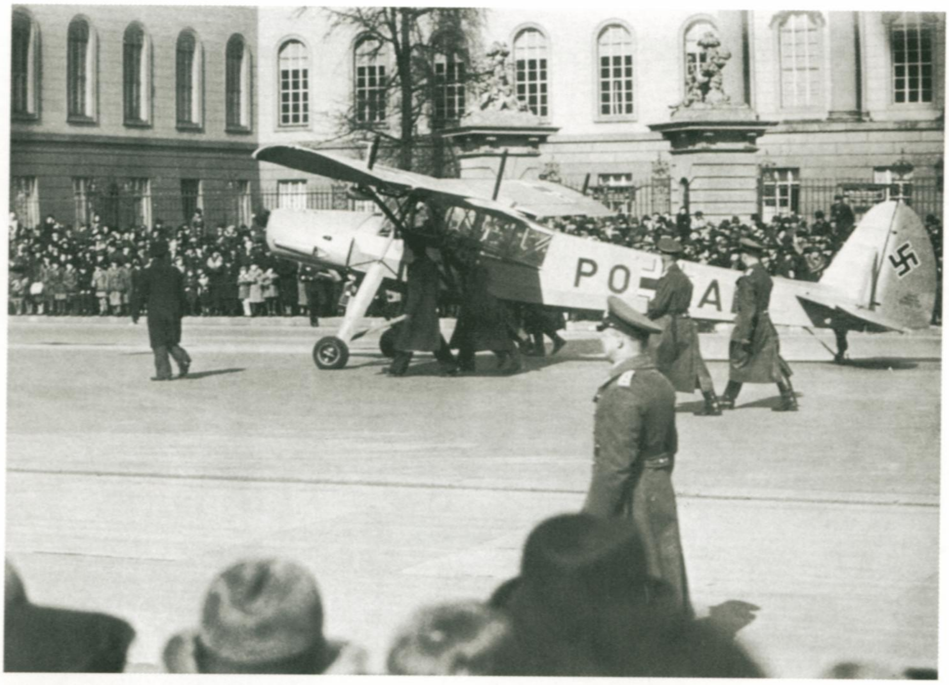
Verantwortlich für die Aufstellung der einzelnen Entwurfskriterien war das Reichsluftfahrtministerium (RLM). Bereits wenige Monate nach der Einrichtung des RLM im Juni 1933 wurde im Oktober 1933 eine umfassende Straffung seiner Struktur vorgenommen. Aus der bisherigen RLM-Abteilung LB II „Technik“ wurde das C-Amt des Ministeriums. Bei diesem Amt handelte es sich um das „Technische Amt“ (TA). Innerhalb des TA wurden bei der Unterabteilung C-2 alle Entwicklungsfragen auch der künftigen Fi 156 abgeklärt.

Wegen der Vielzahl von dort zu bewertenden Flugzeugtypen mußte die Abteilung schließlich in mehrere Bereiche gegliedert werden. In einer Unterabteilung 1 von C-2 gab es verschiedene Referate, von den wiederum eines den Bereich „Sonderflugzeuge“ bearbeitete. Hierunter fielen sowohl die Drehflügler-Entwicklung, als auch die aller übrigen, vielfach nicht gerade als konventionell eingestuften Entwürfe.

Bei diesem Referat hatte man im Sommer 1935 den sofortigen Bedarf für ein leichtes Verbindungsflugzeug entdeckt, mittels dessen der Kontakt zwischen der kämpfenden Truppe und den rückwärtigen Stäben aufrechterhalten werden sollte. Gleichzeitig sollte das Verbindungsflugzeug auch für die Luftbeobachtung und andere Aufgaben einsetzbar sein. Bis Ende September 1935 hatte man beim Technischen Amt die endgültigen Kriterien für eine solche Maschine ausgearbeitet und die Vorgaben noch im selben Monat an die Industrie weitergeleitet.

Im Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.11.1935 findet sich erstmals in einer dieser Aufstellungen ein Hinweis auf das Projekt eines „Verbindungsflugzeugs“, das von den Bayrischen Flugzeugwerken und den Klemm-Werken gleichzeitig ausgearbeitet werden sollte. Beide Hersteller-Werke sollten bis zum Januar 1936 jeweils eine Attrappe ihres Entwurfs in Holzbauweise herstellen. Bis August 1935 galt es ein flugfähiges Musterflugzeug fertigzustellen, das ab Oktober 1935 durch die E-Stelle bewertet werden sollte. Bis zum Januar 1937 rechnete man mit dem Abschluß der Überprüfung durch das Kommando der Erprobungsstellen der Luftwaffe.

Eine Entscheidung, ob es zur Einführung des Siegers aus dieser Ausschreibung kam, wurde im Frühjahr 1937 erwartet.



Die Fi 156 V1 nach ihrem Rückbau auf das spätere Erscheinungsbild des Fieseler „Storch“.

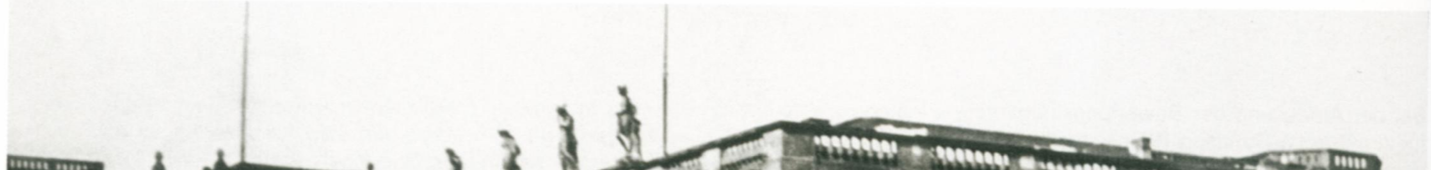
Der erste Teilnehmer an der Ausschreibung waren die Klemm-Werke, die im Rahmen des Ausbaus ihres Unternehmens in Halle an der Saale eine Zweigniederlassung errichtet hatten und dort unter Flugzeug-Werke Halle (Fh) firmierten.

Im folgenden Entwicklungsprogramm, datierend vom 1.01.1936, taucht auch das von einem HM 508 B angetriebene Verbindungsflugzeug der Fieseler-Werke gleichfalls auf. Die frühere Klemm-Konstruktion hatte einen Mitbewerber erhalten.

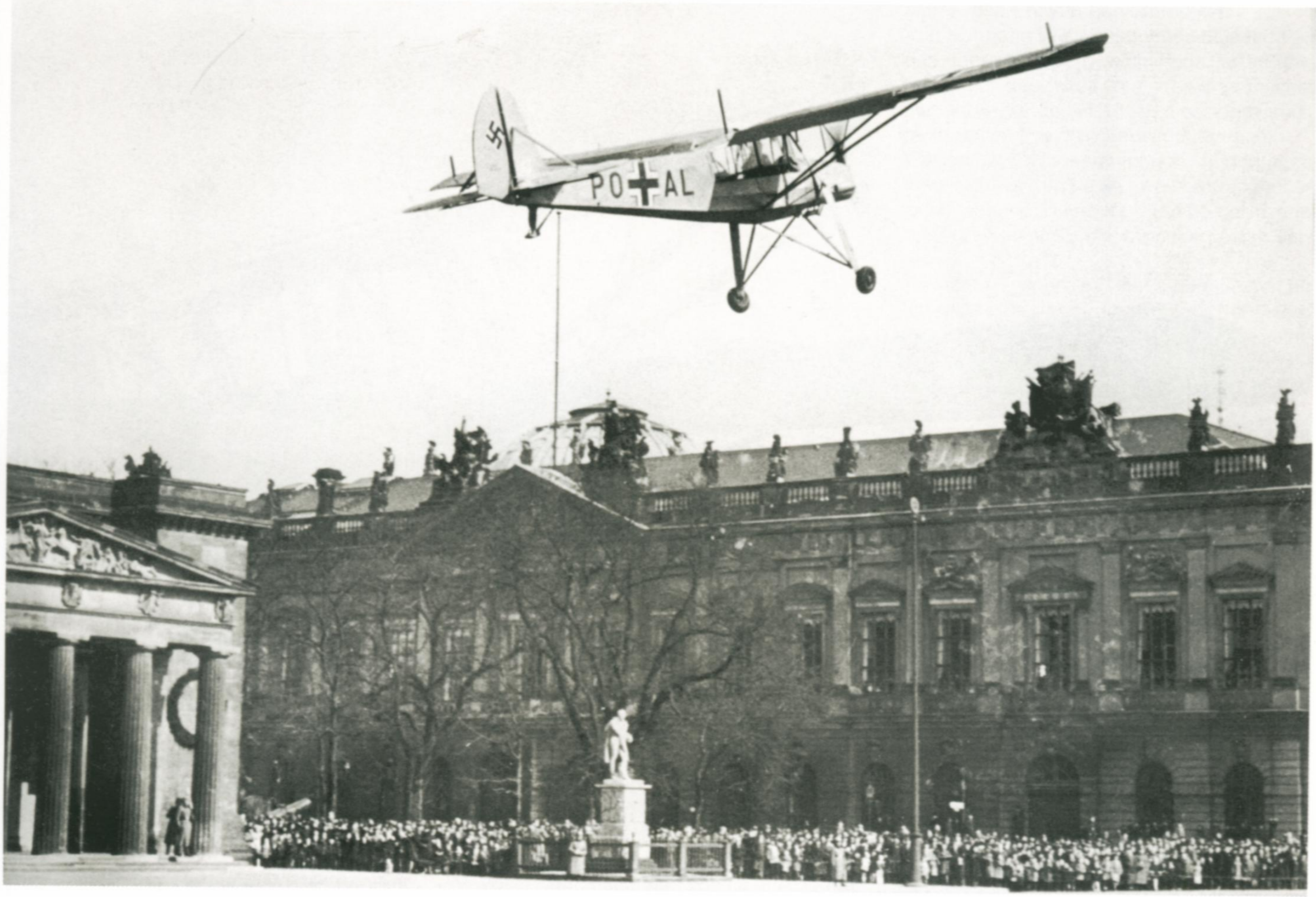
Nachdem es zur Trennung der in Böblingen und Halle ansässigen Klemm-Werke gekommen war, wurde der Werksteil Flugzeugbau Halle (Fh) selbständig. Die Anteile übernahm Fritz Siebel, der Namensgeber der späteren Siebel-Werke (Si). Da man sich – trotz der unkonventionellen Form der späteren Fh 201 – dennoch gute Chancen für einen Auftrag ausrechnete, beließ man die Maschine in der Ausschreibung. Bis dahin hatte das RLM noch keine offizielle Baunummer vergeben.

Das Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.04.1936 ging zudem von der Bf 163 V1 bis V3 als dem dritten Beitrag zur laufenden Ausschreibung aus.

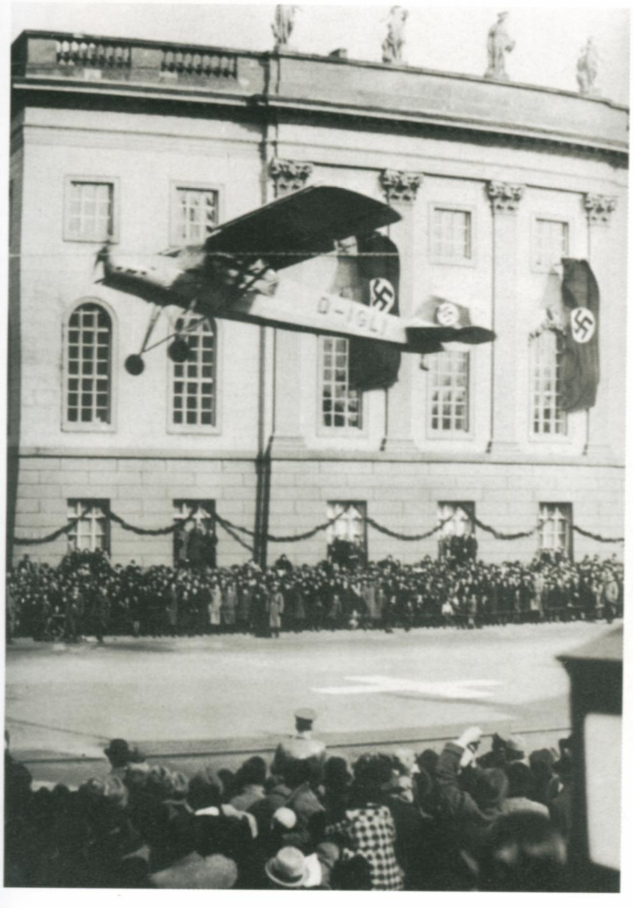
Als der Fieseler-Entwurf den Zuschlag des RLM erhalten hatte, bekam die Maschine die Bezeichnung Fi 156. Von bislang drei Versuchsmustern sollte die Fi 156 V1 und V2 nunmehr von einem Argus As 10 C angetrieben werden; bei der V3 war dagegen noch ein Hirth-Motor geplant. Die hölzerne Attrappe des Fieseler-Entwurfs war bereits im Dezember 1935 zum ersten Besichtigungstermin fertiggestellt, so daß sie den Vertretern des Technischen Amtes sowie denen des Kommandos der Erprobungsstelle vorgestellt werden konnte. Es wurde dabei besonderer Wert darauf gelegt, daß eine ungehinderte Sicht nach unten und nach allen Seiten gegeben war. Dies war jedoch schon bei der frühen Verglasung der Fi 156-Kabine beachtet worden, so daß keine Änderungen notwendig wurden. Die Unter-

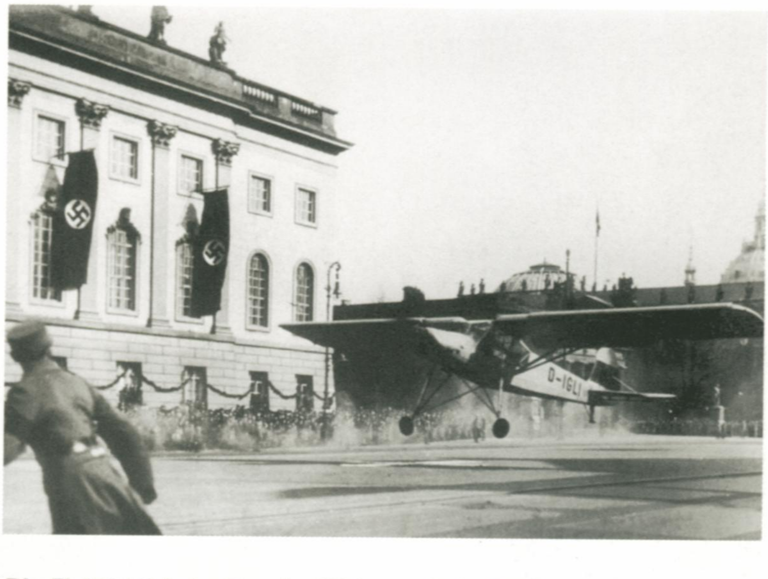


Landung der PO+AL (Fi 156 V1) beim Tag der Wehrmacht in der Berliner Innenstadt.



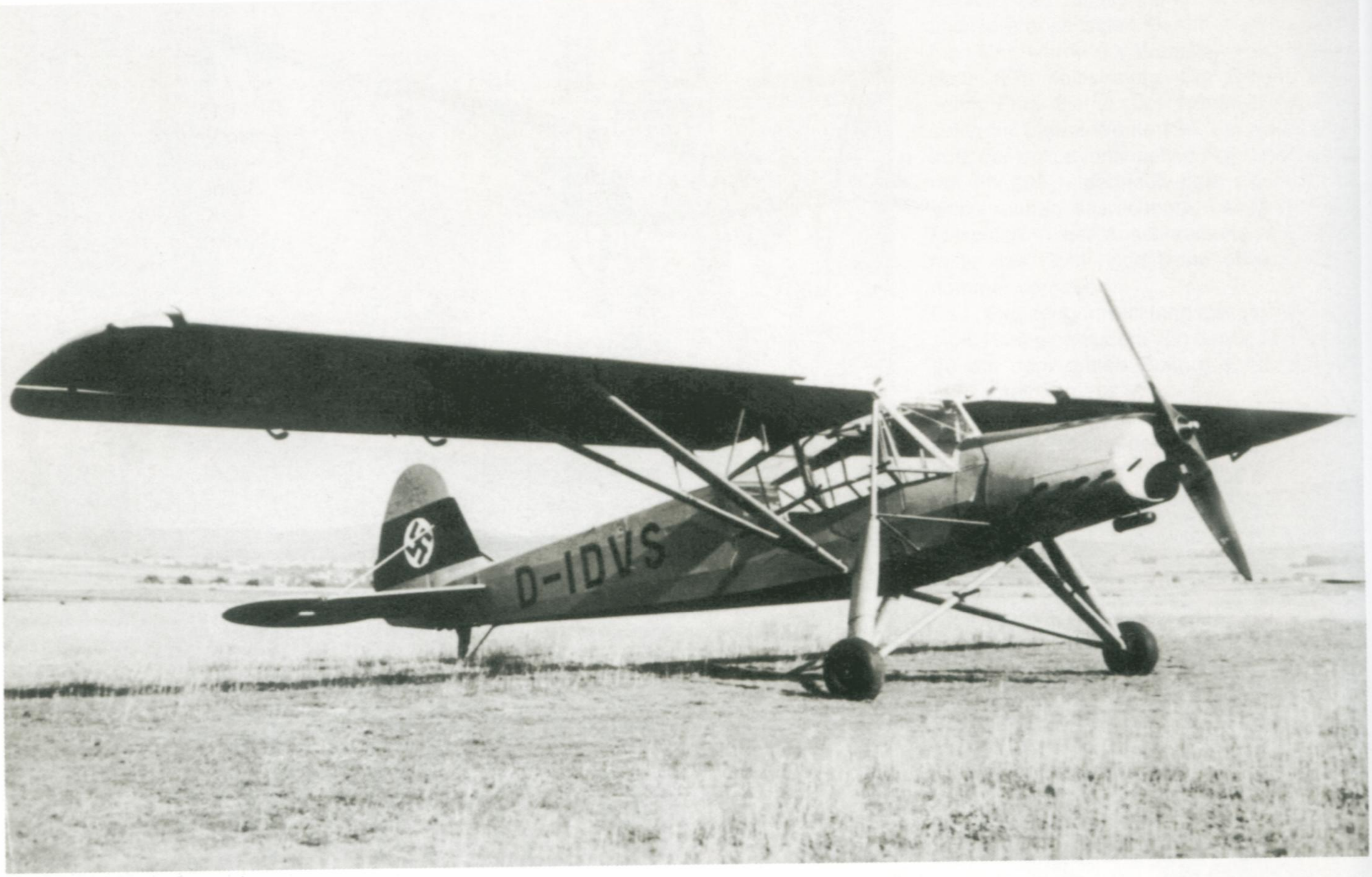
Die Fi 156 V1 (WerkNr. 601) über der Neuen Wache in Berlin.



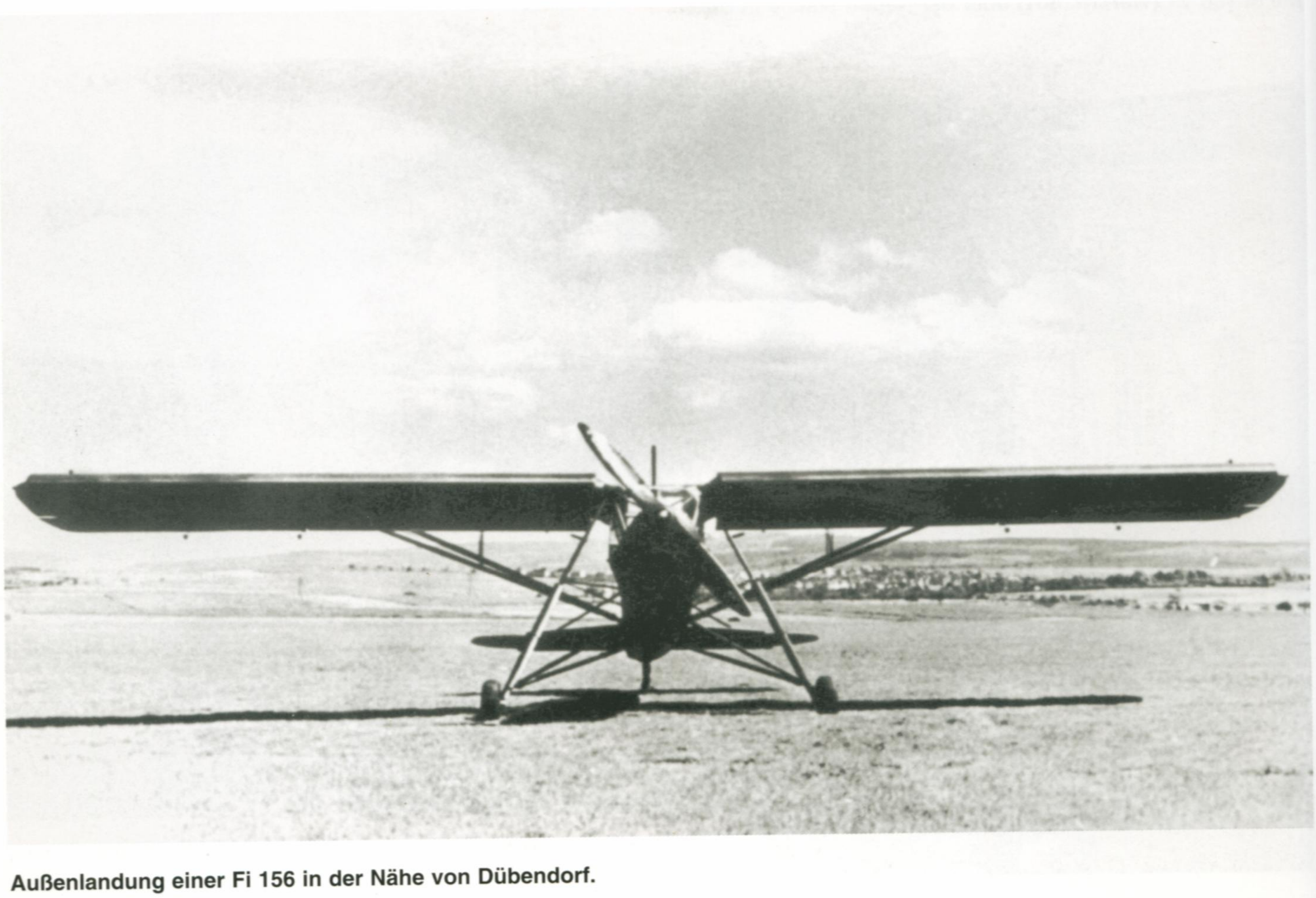


Die Fi 156 V2 beim Tag der Wehrmacht in Berlin.

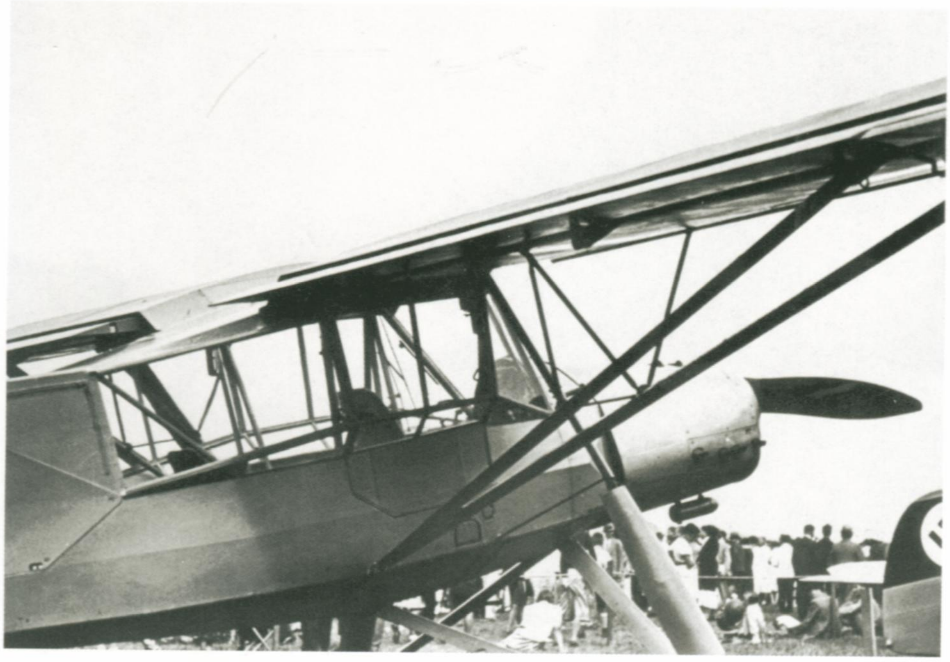
Auch die Fi 156 V2 (WerkNr. 602, D-IGLI) wurde in Berlin zum Blickfang.



Die Fi 156 A-0 (WerkNr. 611) wies bereits das typische Aussehen des „Storchs“ auf.



Außenlandung einer Fi 156 in der Nähe von Dübendorf.



Die Fi 156 A-0 (WerkNr. 612, D-IJFN) in Dübendorf.

bringung der bis zu dreiköpfigen Besatzung war, wie eine Sitzprobe zeigte, jederzeit möglich. Die Crew hatte – wie gewünscht – die Möglichkeit mittels einer Handkamera Luftaufnahmen, auch direkt nach unten, anzufertigen.

Nachdem Dr.-Ing. Hermann Winter zum Entwicklungsteam der Fieseler-Werke gestoßen war, wurde die Attrappe auf seine Initiative hin nochmals überarbeitet. Dies hatte zur Folge, daß sich die Ideen des bisherigen Leiters der Fieseler-Entwurfsabteilung, Ingenieur Reinhold Mewes und seines versiertesten Mitarbeiters Dipl.-Ing. Viktor Maugsch, sich mit denen von Dr.-Ing. Winter vermischten und zusammen einen wirklich einmaligen Entwurf hervorbrachten.

Von Hermann Winter stammte auf jeden Fall das überarbeitete, gewichtsreduzierte Fahrfahrwerk, das nicht nur – wie zunächst geplant – bei der Fi 156 V2, sondern auch beim ersten Prototyp Verwendung fand.

Wegen der vorgenommenen Änderungen fand im März 1936 eine zweite Attrappenbesichtigung durch das Kommando der Erprobungsstellen statt, die überaus positiv verlief.

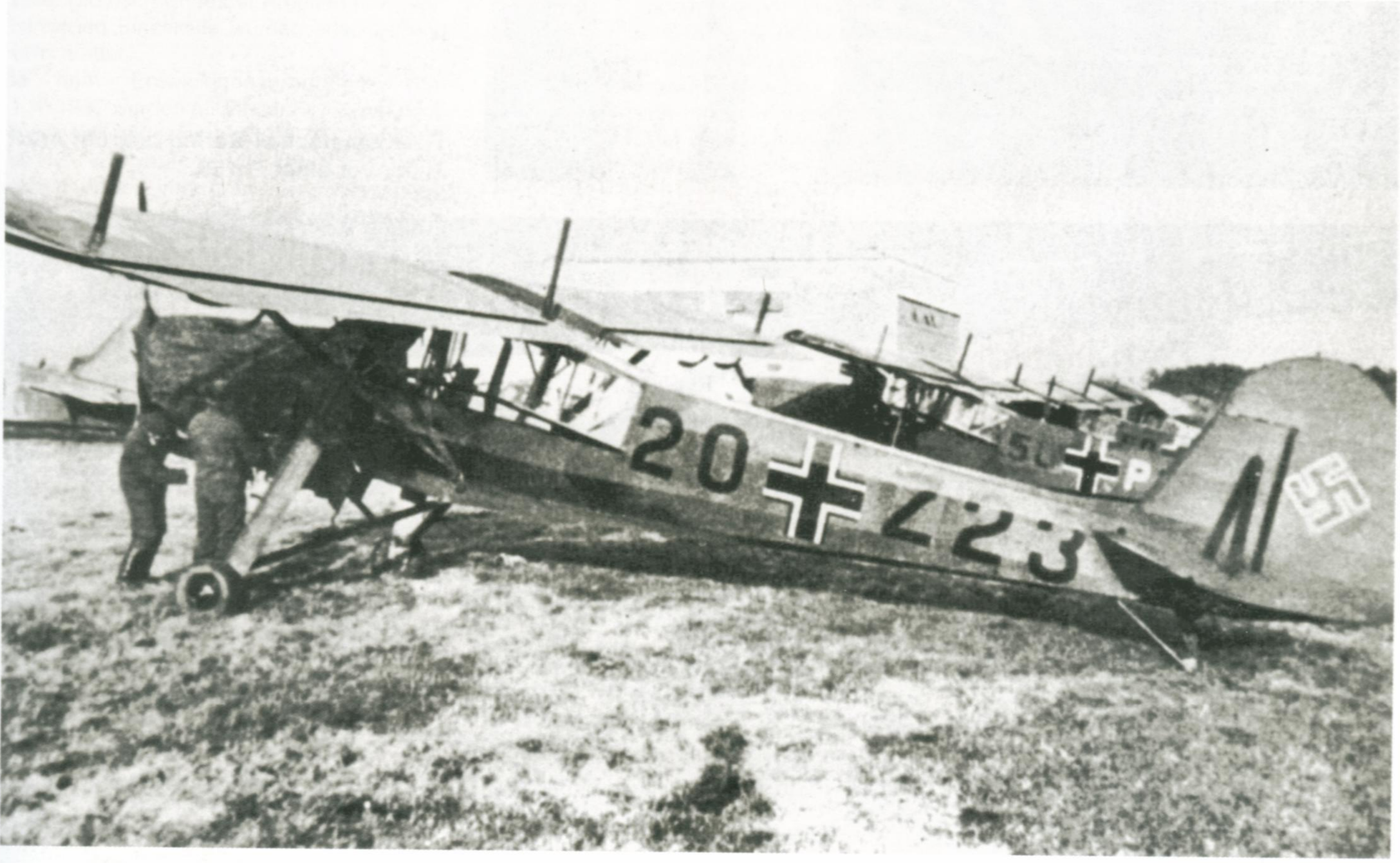
Inzwischen waren die Bauvorbereitungen für die Musterflugzeuge angelaufen. Bei Fieseler war man mit der Endmontage des ersten Versuchsmusters, der Fi 156 V1, sogar schneller vorangekommen als geplant und den Vorgaben des RLM voraus.

Das Entwicklungsprogramm vom 1.10.1936 nannte als Antrieb für die Fi 156 V1 und V2 weiterhin den Argus As 10 C-3 Reihenmotor und für die V3 den HM 508 B.

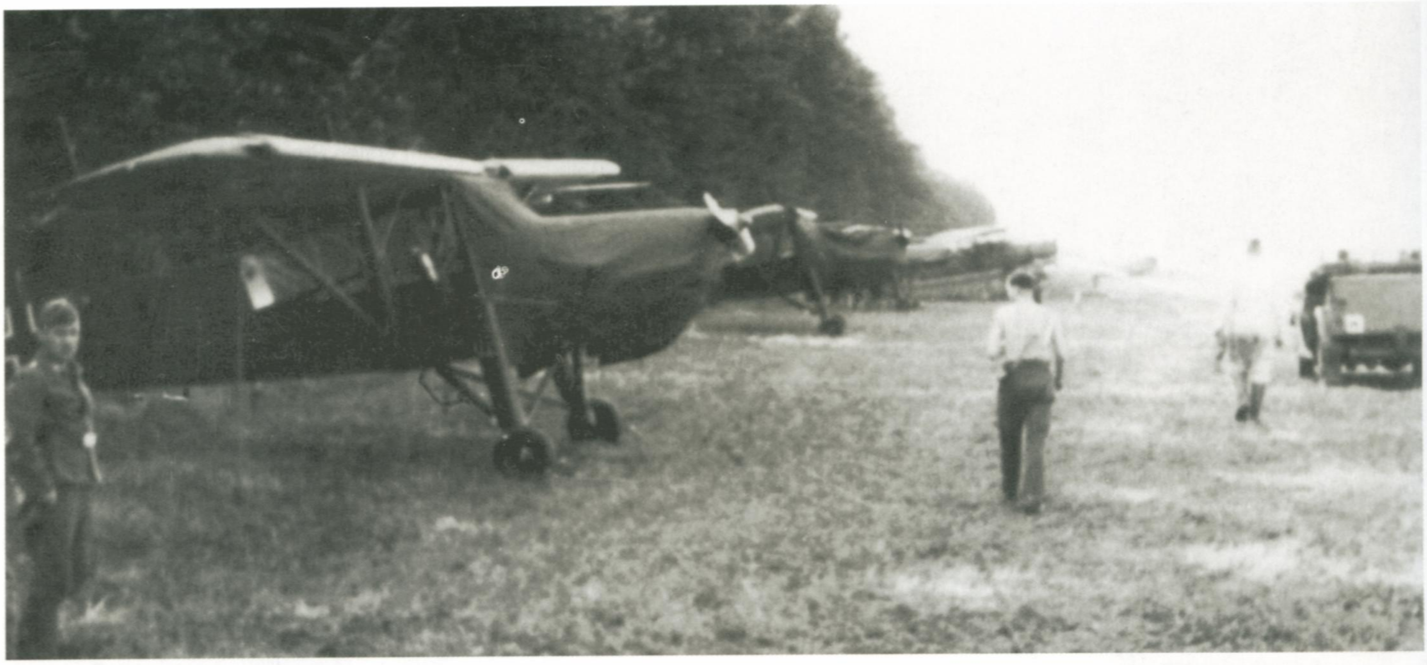
Außer an den drei Versuchsmustern hatte das RLM auch Interesse an einer aus zehn Maschinen bestehenden Nullserie (A-0) mit Argus As 10 C-3-Motoren gezeigt. Das erste dieser Flugzeuge sollte bis März 1937, das letzte im Juli 1937 ausgeliefert werden. Die Erprobung der Maschinen sollte zwischen Mai und September 1937 abgewickelt werden.

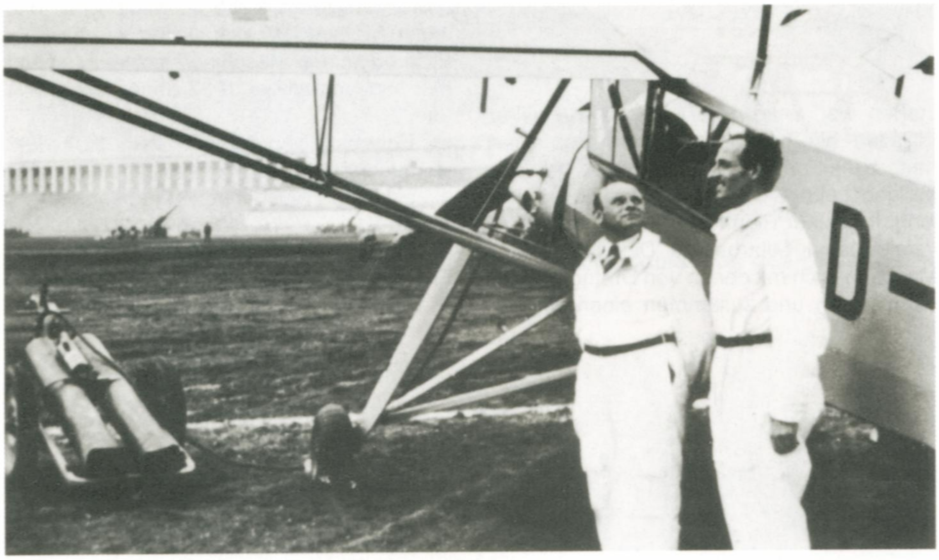
Im Entwicklungsprogramm vom 1.07.1937 wurden erstmals konkrete Werknummern für die einzelnen Musterflugzeuge genannt:

Fi 156 V1	WerkNr.: 601
Fi 156 V2	WerkNr.: 602
Fi 156 V3	WerkNr.: 603
Fi 156 A-0	WerkNrn.: 605 bis 614



Mehrere Fi 156 A-0 vor Beginn des Polenfeldzuges.

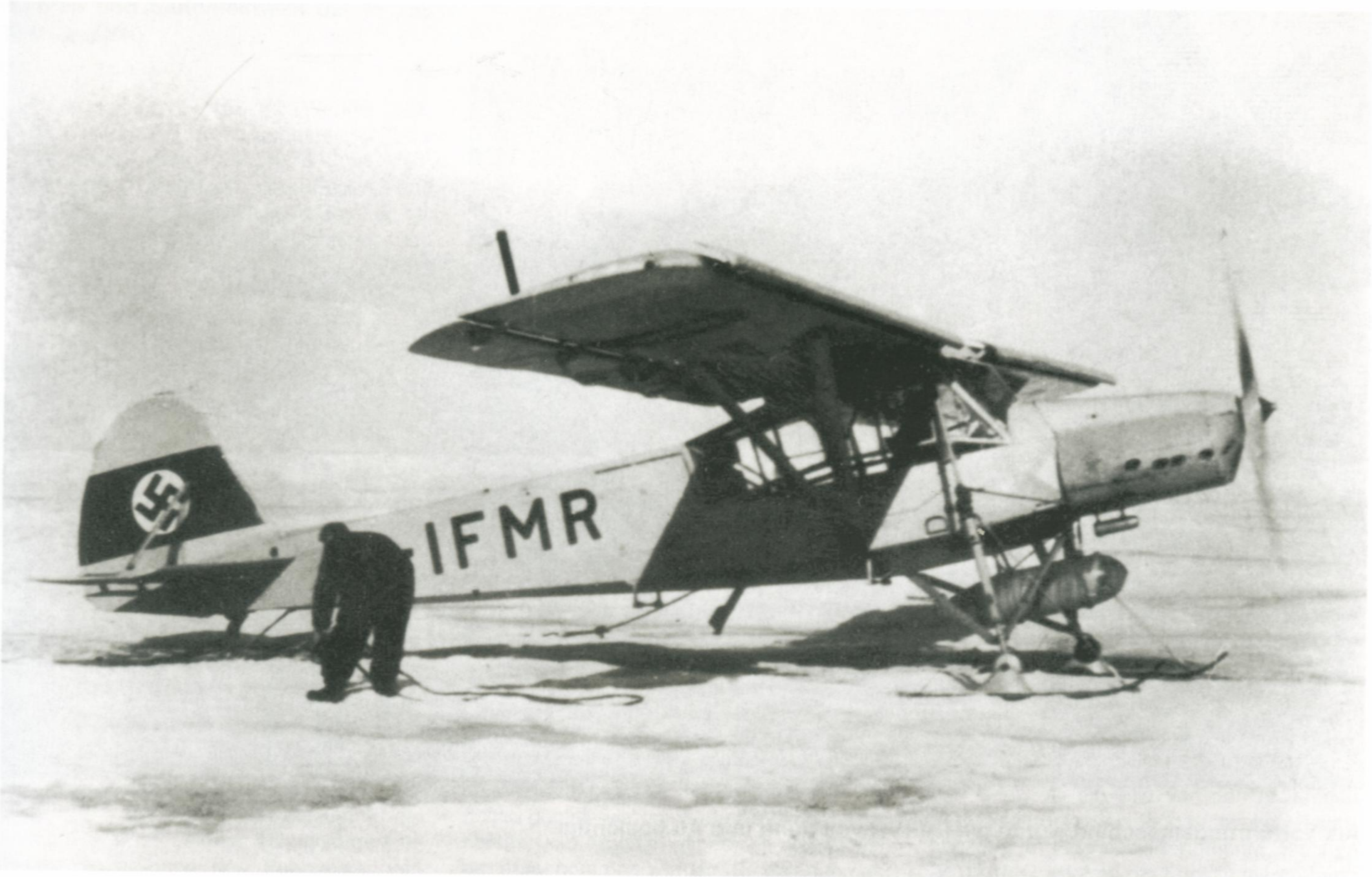




Am Waldrand abgestellte Fi 156 A-0 im September 1939.

Ein „Storch“ während einer Vorführung der Wehrmacht in Nürnberg.

Reichsmarschall Göring begrüßt Adolf Hitler vor einer Fi 156.



Die Fi 156 B-0 ist am zurückversetzten Ölkühler unter dem Reihenmotor leicht zu erkennen.

Die fehlende WerkNr. 604 diente als Bruchzelle. Die nach Ende der Arbeiten noch vorhandenen Einzelteile wurden anschließend verschrottet.

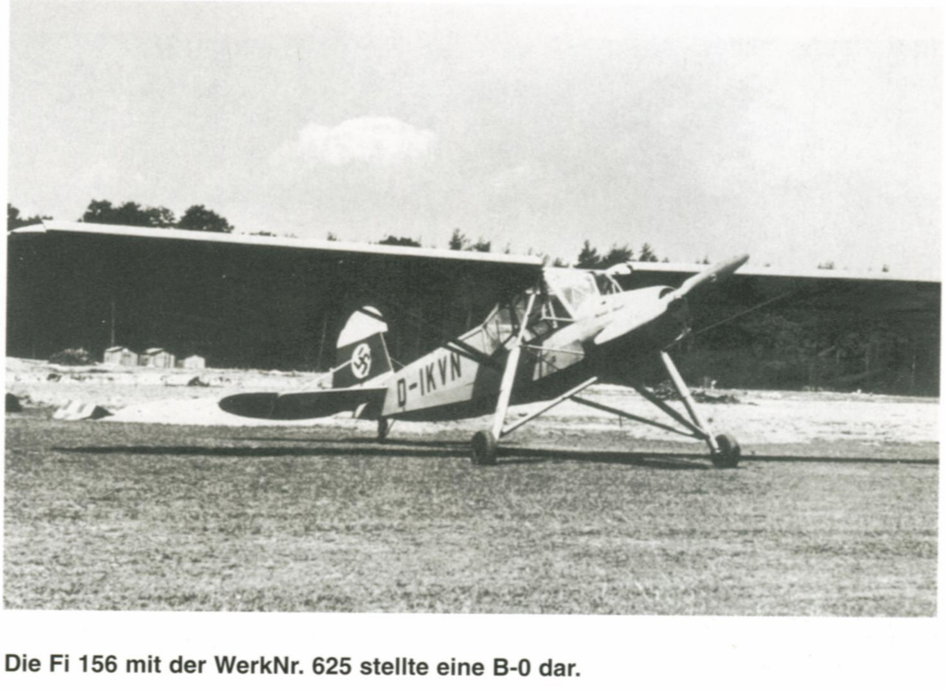
In dem Entwicklungsprogramm vom 1.10.1937 wurden außer der Fi 156 nur noch zwei Musterflugzeuge der Bf 163, die SV 1 und SV 2, genannt. Von der Fh 201 war damals zwar von drei Versuchsmustern, aber vorerst nur noch von zwei WerkNrn. 748 und 749 die Rede. Bei der Fi 156 liegt keine Nennung der bisherigen Versuchsmuster mehr vor. Da man beim Kommando der Erprobungsstellen sowie im Technischen Amt davon ausging, daß die Fi 156 das Rennen gemacht hatte, unterblieb offensichtlich die weitere Nennung der Mustermaschinen. Dafür wurden die zehn schon mehrfach erwähnten Nullserienmuster auch diesmal genannt.

Laut dem Entwicklungsprogramm sollte deren „Fronterprobung" (gemeint ist die eigentliche Truppenerprobung) ab Mai 1937 anlaufen. Soweit jedenfalls die vom RLM festgeschriebenen Planungsvorgaben.

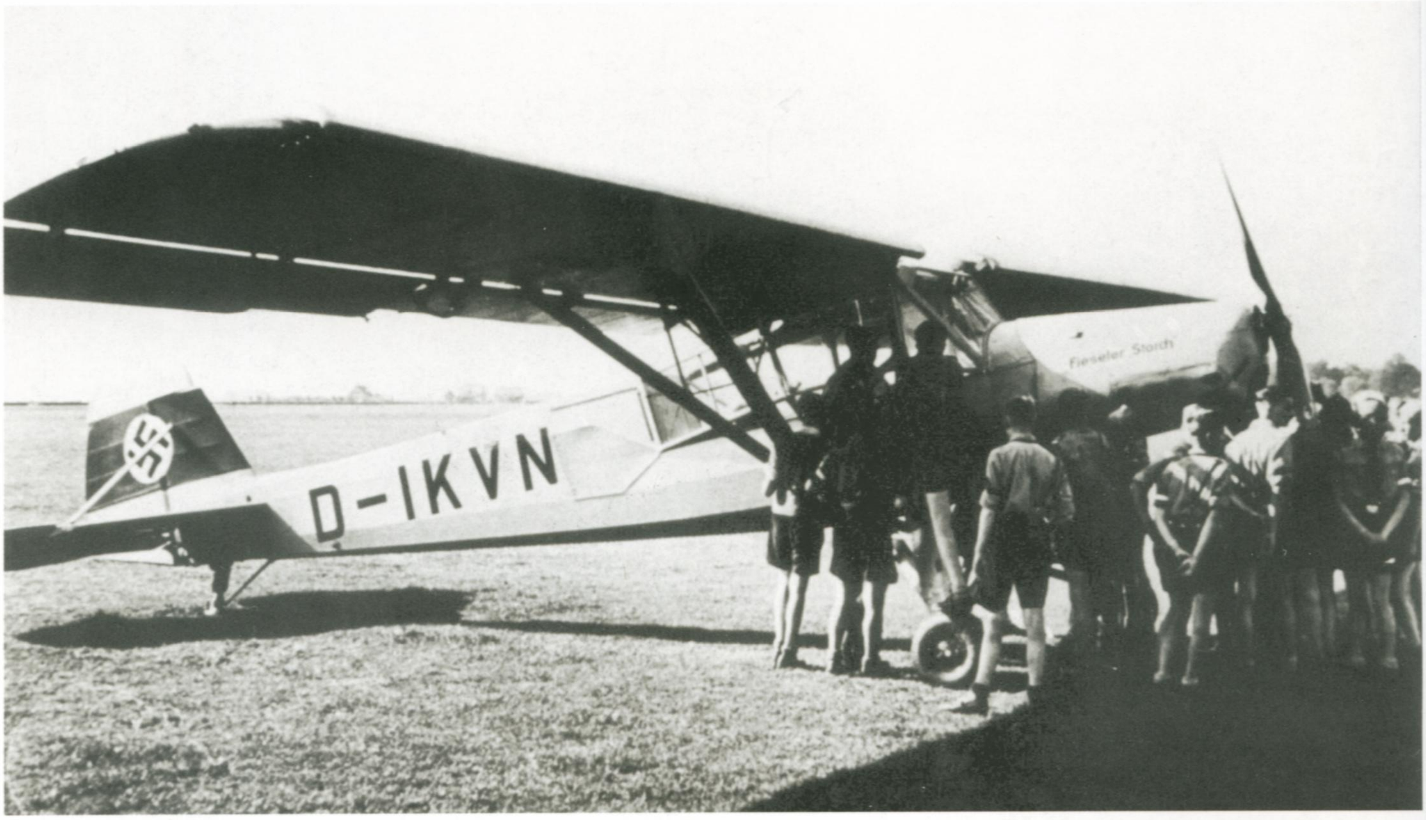
Früher als geplant wurde das erste Musterflugzeug der Fi 156 – wie bereits erwähnt – in Kassel fertiggestellt. Die Fi 156 V1 (WerkNr. 601, D-IBXY) wurde am 10.05.1936 von Gerhard Fieseler selbst eingeflogen. Dr.-Ing. Winter hatte sein neues Fahrwerk auch bei der Fi 156 V1 anbringen lassen, was noch zu Problemen führen sollte.

Das Aussehen der ersten Mustermaschine wich stark von dem zweiten Musterflugzeug und damit auch von allen künftigen Fi 156 ab. Außer den hochgezogenen Flügelenden und die zum Seitenleitwerk hochgezogene Rumpfrückenverkleidung wies das nur zweisitzige Musterflugzeug das leichte, recht zerbrechlich wirkende Hauptfahrwerk in Rohrbausweise auf. Die angebrachten Vorflügel füllten 5/6 der Flächenbreite der Fi 156 V1.

Während der Werkserprobung in Kassel wurde die V1 beim Rollen – kurz vor der Ablieferung der Maschine nach Rechlin – von starkem Seitenwind erfaßt und umgeworfen. Hierbei entstanden an der Zelle der Maschine starke Schäden, die mit viel Aufwand behoben werden mußten. Der Grund für das Umstürzen der Maschinen dürfte in



Die Fi 156 mit der WerkNr. 625 stellte eine B-0 dar.



Als Vorführungsmaschine wurde die D-IKVN von Jung und Alt besichtigt.

der zu geringen Spurweite des von Dr.-Ing. Winter entworfenen Fahrwerks gelegen haben. Nach Abschluß der Instandsetzung wurde die Maschine am 15.08.1936 in Kassel von Dipl.-Ing. Walter Ballerstedt und Flugkapitän Wolfgang Blume nachgeflogen. Im Oktober 1936 wurde die Fi 156 V1 für die Überführung nach Rechlin vorbereitet.

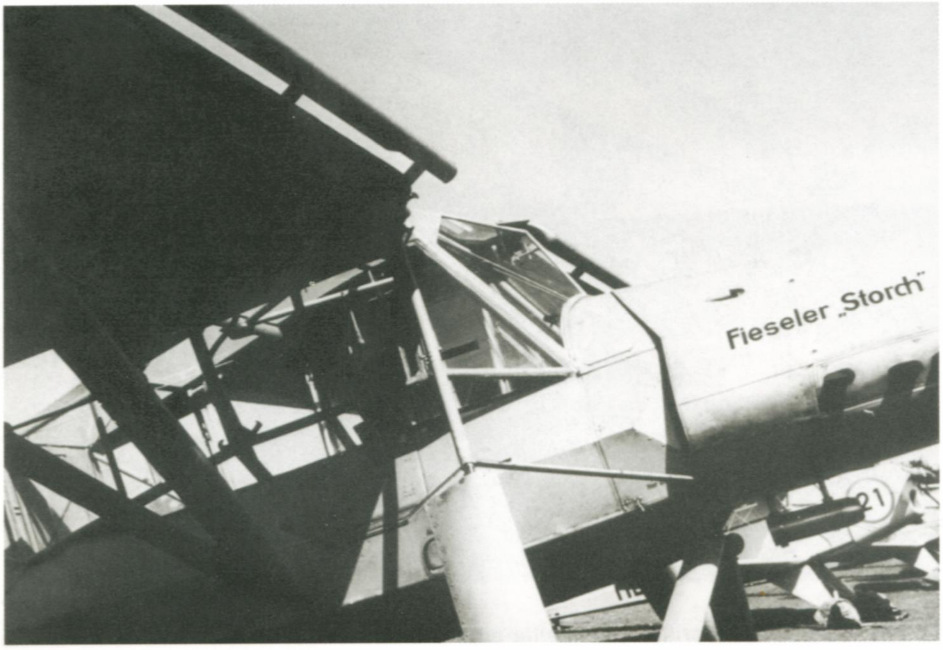
Am 10.11.1936 traf das erste Versuchsmuster bei der E-Stelle in Rechlin ein und wurde schon einen Tag später von Flugzeugführer Knoertsch und seinem Begleiter Lorenz Schmidt nachgeflogen. Infolge des Bruches der Fi 156 V2 am 14.11.1936, übernahm die Fi 156 V1 alle noch anstehenden Erprobungsvorhaben. Während dieser Zeit wurde die linke Landeklappe der Maschine durch eine nicht eingezogene Schleppantenne einer landenden Ju 52 leicht beschädigt.

Am 17.11.1936 wurde die Maschine von Dipl.-Ing. Helmut Czolbe nach der Eingangsuntersuchung in Rechlin nachgeflogen, nachdem sie mit einem serienmäßigen Fahrgestell ausgerüstet worden war.

Bis zum 17.12.1936 wurde die Fi 156 V1 in der Dauererprobung verwendet. Anschließend, bis zum 12.04.1937, war das erste Versuchsmuster für die Messung der CO^2-Konzentration in der Kabine eingesetzt. Ende Mai 1937, bis etwa Anfang Juni 1937, wurde bei der V1 der optimale Einbauort für das Staurohr geklärt. Während dieser Zeit, am 24.04.1937, flog auch Dipl.-Ing. Heinrich Beauvais die Maschine in Rechlin. Sodann schloß sich bis Ende Juni 1937 die Reichweitenbestimmung bei verschiedenen Flugmassen an. Anschließend kehrte der Prototyp wieder nach Kassel zurück. Dort fand am 27.07.1937 ein Werkstattflug statt. Die Fi 156 V1 wurde danach bis etwa Mitte März 1938 zu Vorversuchen für die künftige Baureihe Fi 156 C-1 eingesetzt. Die Maschine befand sich bei Kriegsbeginn wieder bei der E-Stelle in Rechlin, wo sie als Verbindungsflugzeug Verwendung fand. Das von nun an geführte Rufkennzeichen lautete GM+AL. Am Tag der Wehrmacht wurde 1940 die nun mit Funkrufzeichen PO+AL zugelassene Fi 156 V1 in Berlin, „Unter den Linden“, direkt vor der „Neuen Wache“ der staunenden Bevölkerung bei Start und Landung gezeigt.

Die zweite Fi 156 besaß zunächst das der V1 entsprechende Fahrgestell mit durchlaufender, in der Mitte geteilter Achse. Dagegen war die Maschine mit schmäleren, nur über 2/3 der Flächenbreite gehenden Vorflügeln ausgerüstet.

Als erste Fi 156 traf die zweite Mustermaschine am 29.09.1936 in Rechlin zur Begut-

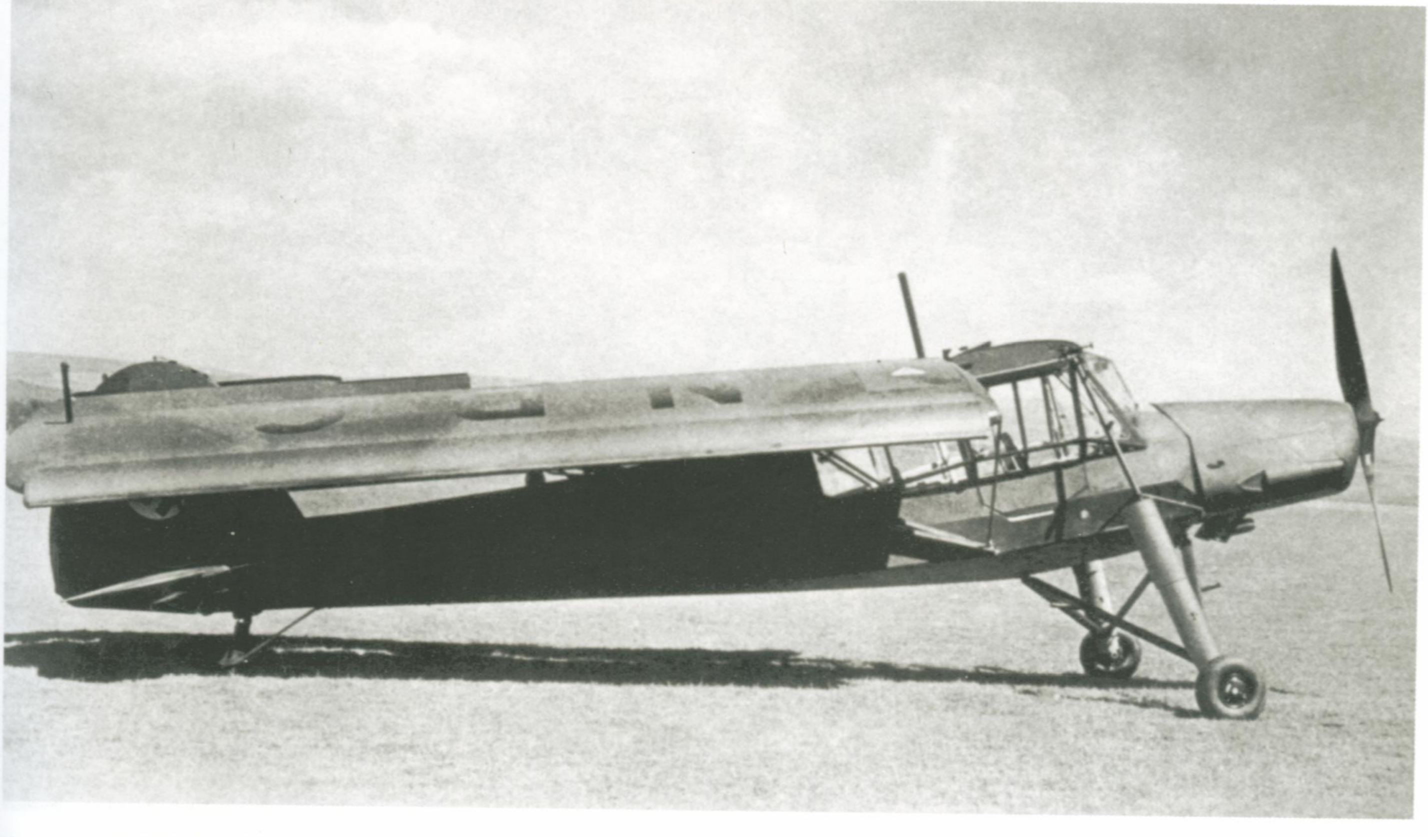


Nahansicht der Kabine mit hinterer Motorenverkleidung der Fi 156 B-0.

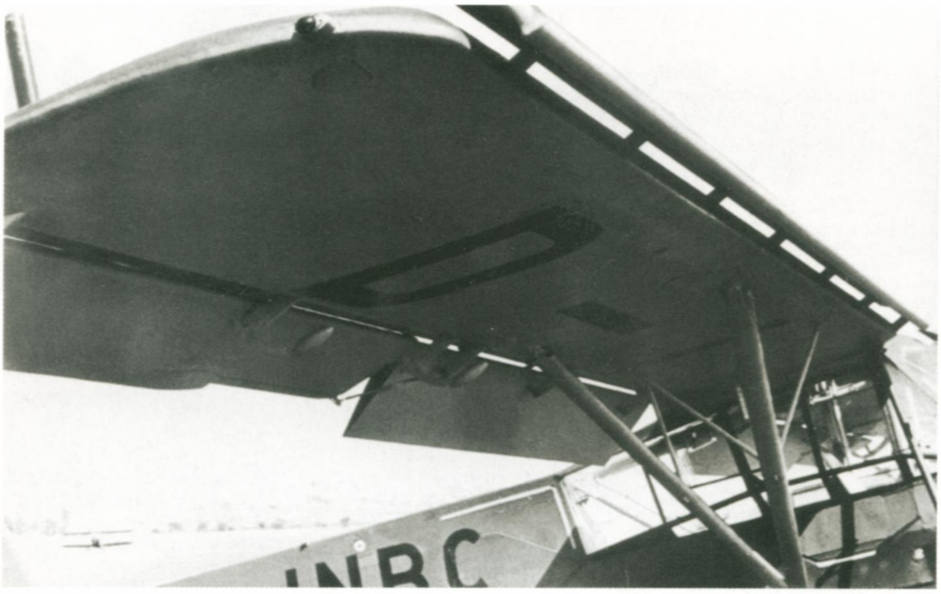
Höhen- und Seitenleitwerk der Fi 156 B-0 (D-IKVN).

achtung ein. Die **Fi 156 V2** (WerkNr. 602, D-IGLI) wurde – vor den angesetzten Tests – zwischen dem 1.10.1936 und dem 7.10.1936 – mehrfach vorgeflogen, und zeigte dabei – beispielsweise in Staaken bei Berlin – wirklich erstaunliche Kurzstart- und Kurzlande-Eigenschaften. Am 9.10.1936 flog Oberst Ernst Udet den Prototyp höchstpersönlich nach und war vollauf begeistert. Erst zwischen dem 10.10.1936 und dem 29.10.1936 durchlief die Maschine die übliche Eingangskontrolle bei der E-Stelle. Während dieser Zeit flog Dipl.-Ing. Helmut Czolbe am 30.10.1936 die Maschine in Rechlin. Kleinere Beanstandungen und Defekte, die sich hierbei ergeben hatten, wurden anschließend sofort beseitigt. Bis zum 6.11.1936 wurde die Maschine dann noch mehrfach vorgeführt. Außerdem wurde von der hierfür zuständigen Fachabteilung E 4 der E-Stelle die FT-Anlage am Boden und im Flug überprüft und kleinere Änderungen vorgenommen. Zwischen dem 9.11.1936 und dem 14.11.1936 wurde das Musterflugzeug daher nochmals nachgeflogen und erneut einer genauen Funktionserprobung unterzogen. Hierbei zeigte sich, daß sich die Rolleigenschaften der Fi 156 V2, auf Grund der von Dr.-Ing. Winter eigenmächtig vorgenommenen Änderungen des Fahrwerks, verschlechtert hatten. Der Grund lag nicht nur darin, daß die Fahrwerksachse in hohem Gras einen zu hohen Rollwiderstand bewirkte, sondern auch in der zu geringen Spurweite und der gewählten Konstruktion. Am 14.11.1936 hatte die Fi 156 V2 in Rechlin einen Fahrwerksbruch. Die Maschine wurde daraufhin demontiert und zurück zum Hersteller transportiert. Dort wurde das zunächst für den „Storch“ vorgesehene Fahrwerk angebaut. Schon die ersten Flüge im Werk zeigten, daß dadurch die Weichen richtig gestellt waren. Ende November 1936 konnten die Arbeiten mit der Fi 156 V2 wieder aufgenommen werden. Es galt nunmehr die Kurzerprobung des Langwellensprechgerätes durchzuführen. Das zunächst vorgesehene FuG XXIII (Telefunken) erwies sich in der endgültigen Ausführung schnell als unbrauchbar. Es wurde daher gegen ein Versuchsgerät des Typs FuG XVII ausgetauscht, das im UKW-Betrieb arbeitete. Da das FuG XVII noch nicht in Serie gefertigt wurde, baute man als FT-Anlage notgedrungen ein FuG VII ein.

Am 12.05.1937 machte sich Dipl.-Ing. Heinrich Beauvais ein Bild von den bisherigen Verbesserungen, als er das zweite Musterflugzeug im Flug bewerten konnte. Bis zum 24.02.1937 erfolgte die Funktionserprobung der Kompaßanlage sowie Ende März 1937 und Mitte April 1937 ein Nachfliegen der Maschine im Werk Kassel. Ab Frühsommer stand die Fahrwerkserprobung im Mittelpunkt. Während der Feierlichkeiten anläß-



Die frühe Fi 156 C-1 (D-INBC) mit zurückgeklappten Flächen.



Detailansicht der D-INBC mit Blick auf die Vorflügel.

lich des Tages der Wehrmacht landete auch die Fi 156 V2 im Jahre 1937 auf der Straße „Unter den Linden" in der Berliner Innenstadt.

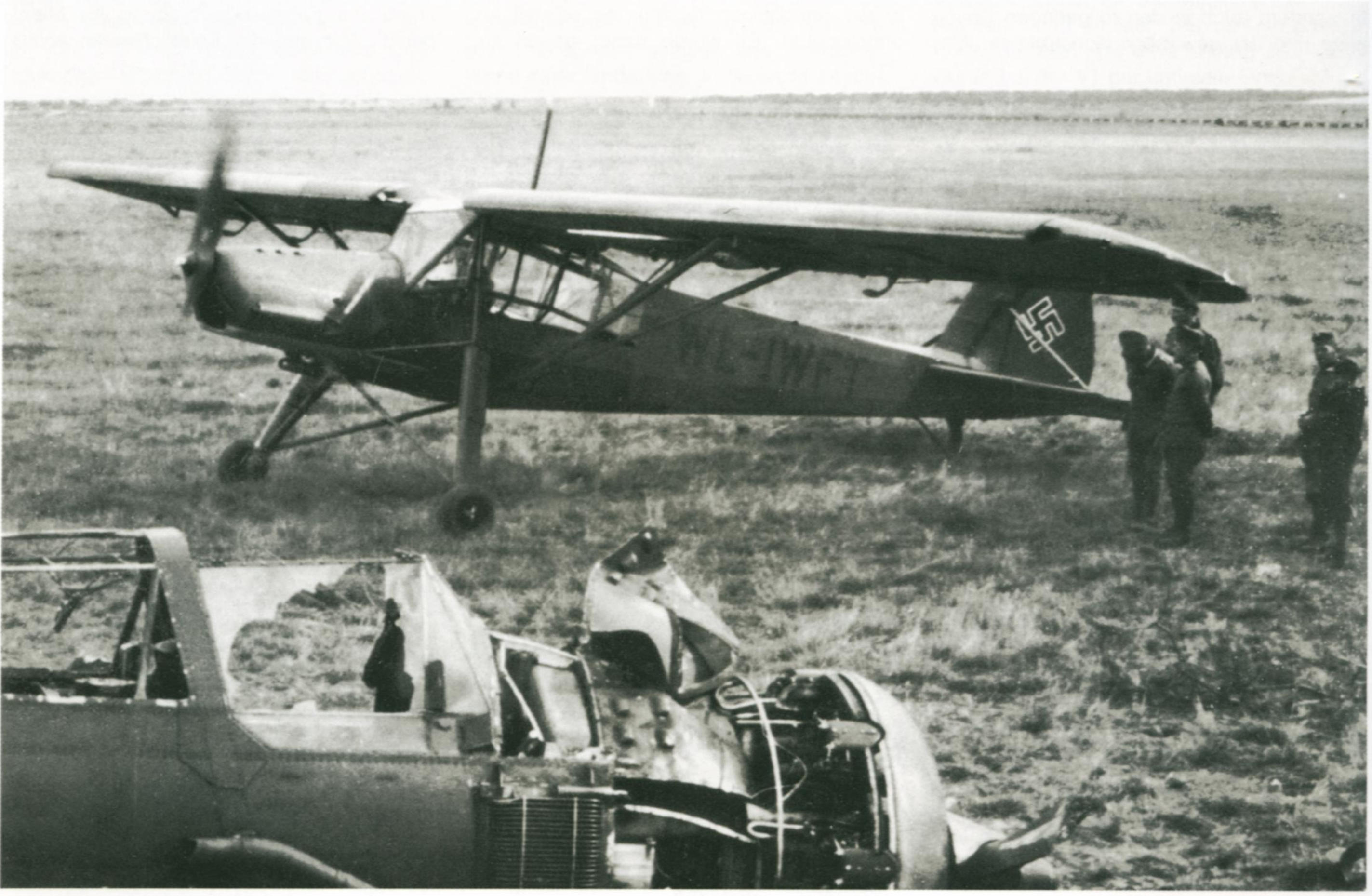
Im September 1939 flog die Maschine dann weiterhin in Rechlin. Ein vom 17.12.1936, von Dipl.-Ing. Helmut Czolbe bei der E-Stelle Rechlin, verfaßter Bericht über die bisherigen Tests mit der Fi 156 V1 und V2 sprach davon, daß sich die Maschine als solche für die beabsichtigte Verwendung durchaus eignen würde.

Die **Fi 156 V3** (WerkNr. 603, D-IGQE) erhielt von Anfang an das verbesserte, freitragende Hauptfahrwerk. Im April 1937 wurde auch diese Maschine zu CO^2-Messungen eingesetzt. Im folgenden Monat erhielt sie ein FuG XII, dessen Bewertung ergab, das die Anlage (FuG XXII) für die benötigten Zwecke unbrauchbar war. Der bis dahin verwendete Windgenerator reichte für den Betrieb der Anlage, insbesondere beim Langsamflug nicht aus. Später wurde daher versuchsweise ein FuG XVII (später FuG 17) mit motorgetriebenem Generator installiert. Im März fand eine Einbaubesprechung bezüglich des FuG VII statt, wobei die Fi 156 V3 Verwendung fand.

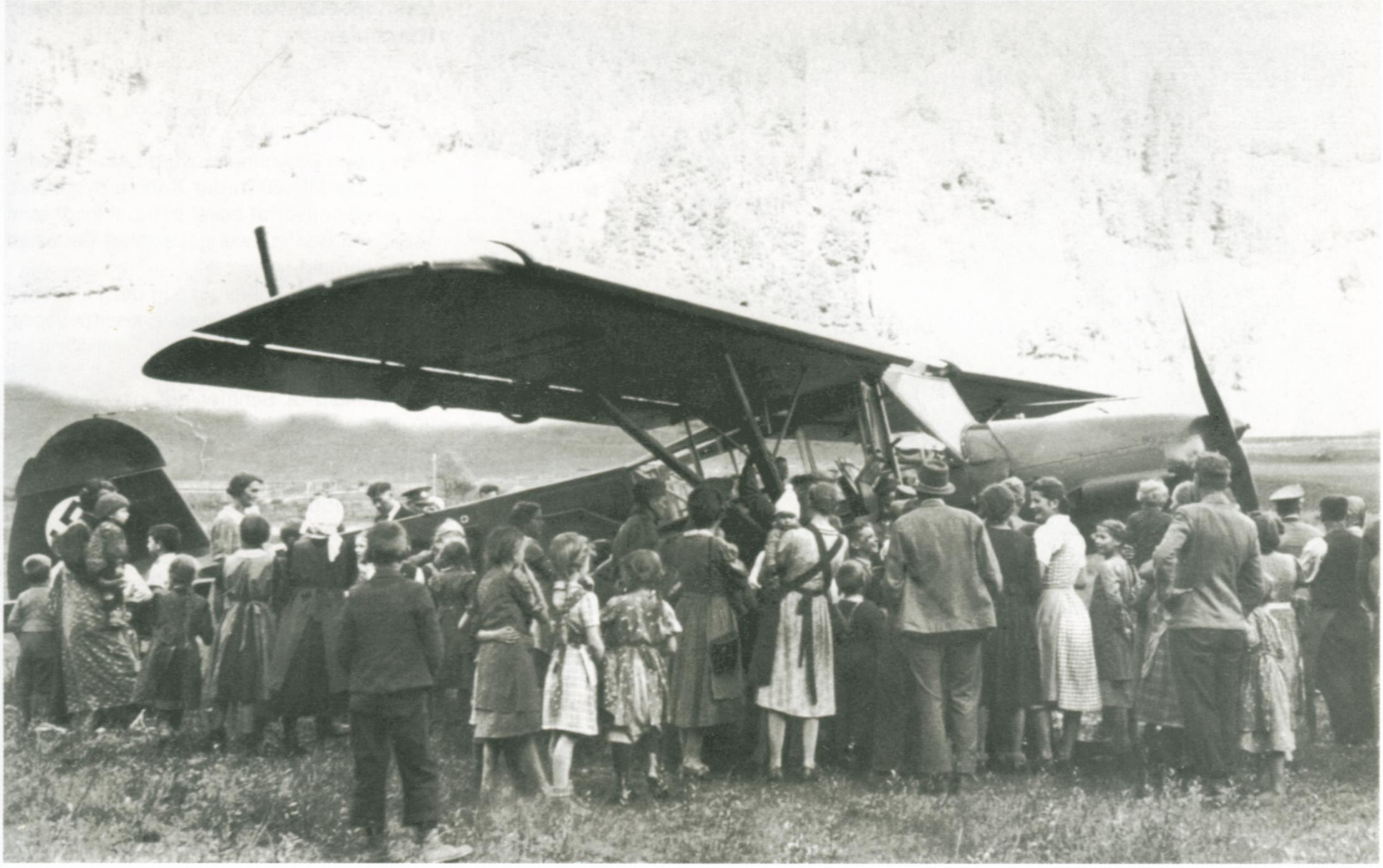
Im Juli und August 1937 wurden die Flugleistungen der Fi 156 V3 von der E-Stelle in Rechlin bewertet. Anfang 1938 erhielt die Maschine versuchsweise in der zweiteiligen Frontverglasung der Kabine zwei „Rotierende Klarsichtscheiben", die sich jedoch nicht bewährten. Diese Scheiben waren noch immer vorhanden, selbst als die Fi 156 V3 im Frühsommer 1941 als GM+AI im Westen als Reiseflugzeug zu den im Westen aufgebauten X-Leitstrahlsendern eingesetzt wurde. Das Musterflugzeug war noch im letzten Quartal 1939 bei der E-Stelle in Rechlin vorhanden.

Serienmuster Fi 156 A-0 und B-0

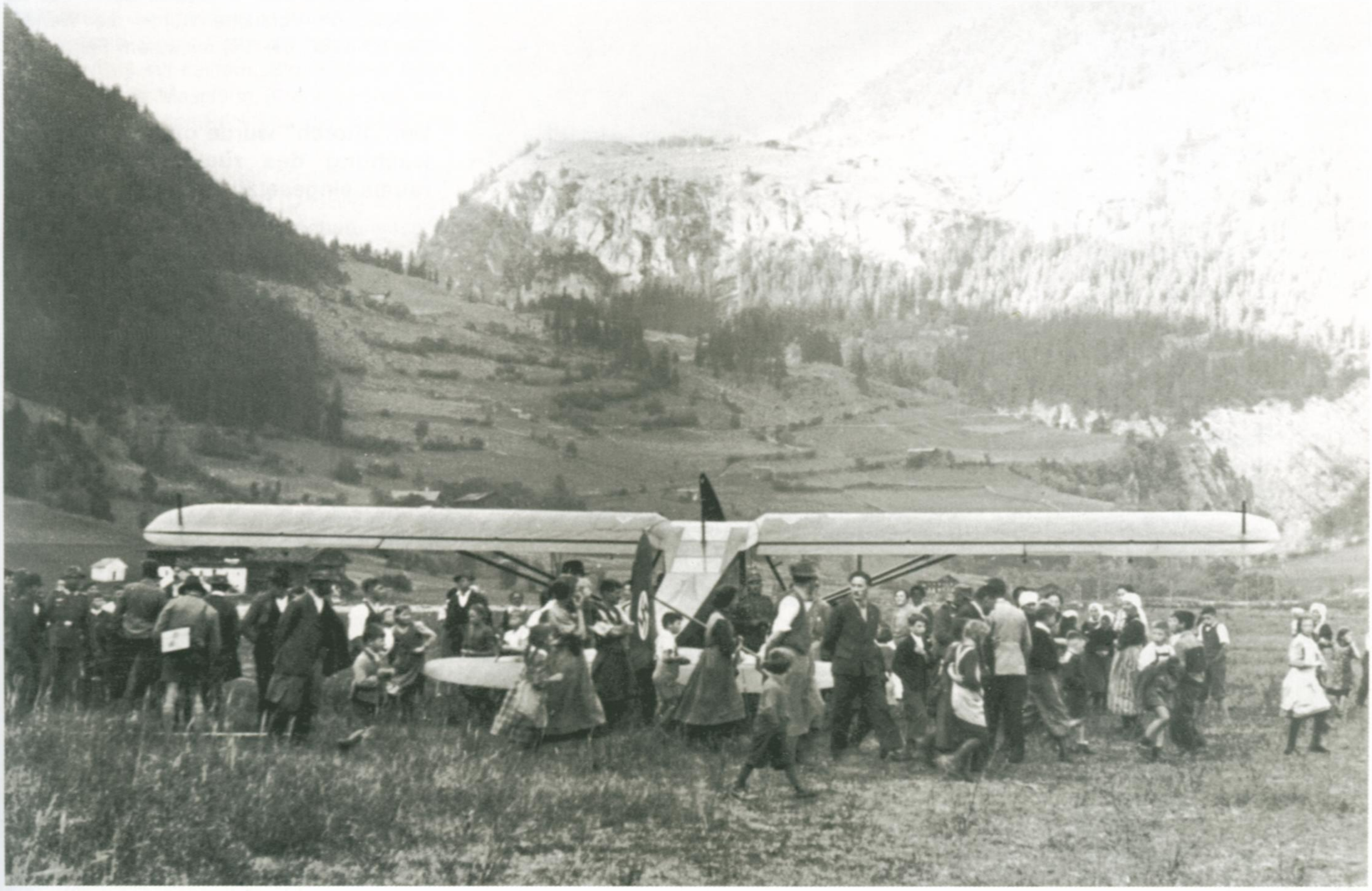
Den drei Prototypen (Fi 156 V1 bis V3) sowie einer Bruchzelle (V4) folgte eine Kleinserie von zehn Fi 156 A-0 (WerkNrn. 605 bis 613). Die Nullserie **Fi 156 A-0** stellte laut den offiziellen Baureihen-Blättern des RLM ebenfalls ein dreisitziges Verbindungsflugzeug für die Wehrmacht dar, bei dem ein Argus As 10 C zum Einbau gelangte. Die Maschinen sind, wie auch die B-0, an vier Auspuffstutzen auf jeder Seite des As 10 leicht zu erkennen. Entgegen dem späteren



Die Fi 156 C-1 (WL-IWFT) landete neben einem abgeschossenen polnischen PZL 23-Bomber.



Offensichtlich sorgte diese Fi 156 C-1 einer unbekannten Einheit für großes Aufsehen unter der Landbevölkerung.



Jede Wiese reichte dem „Storch“ als Landefläche aus.

HEINE
HEINE

Das Fieseler-Team auf Verkaufsreise in Rumänien.

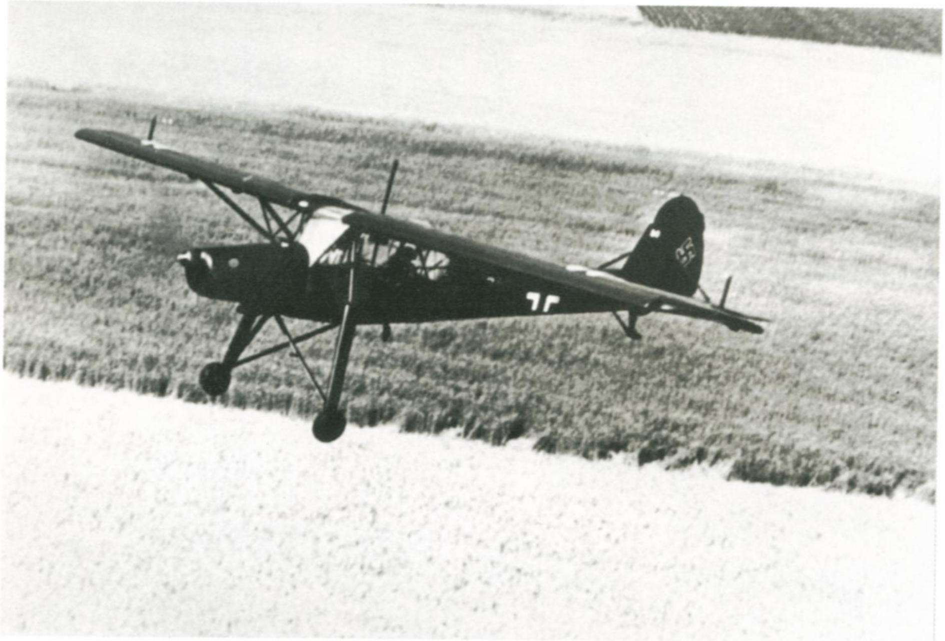
Einbau saß der Ölkühler noch relativ weit vorn.

Als einzige Bewaffnung wurde eine Maschinenpistole MP 28 in der Kabine mitgeführt. Der Kraftstoffvorrat belief sich auf insgesamt 148 l und war in zwei getrennten Behältern untergebracht.

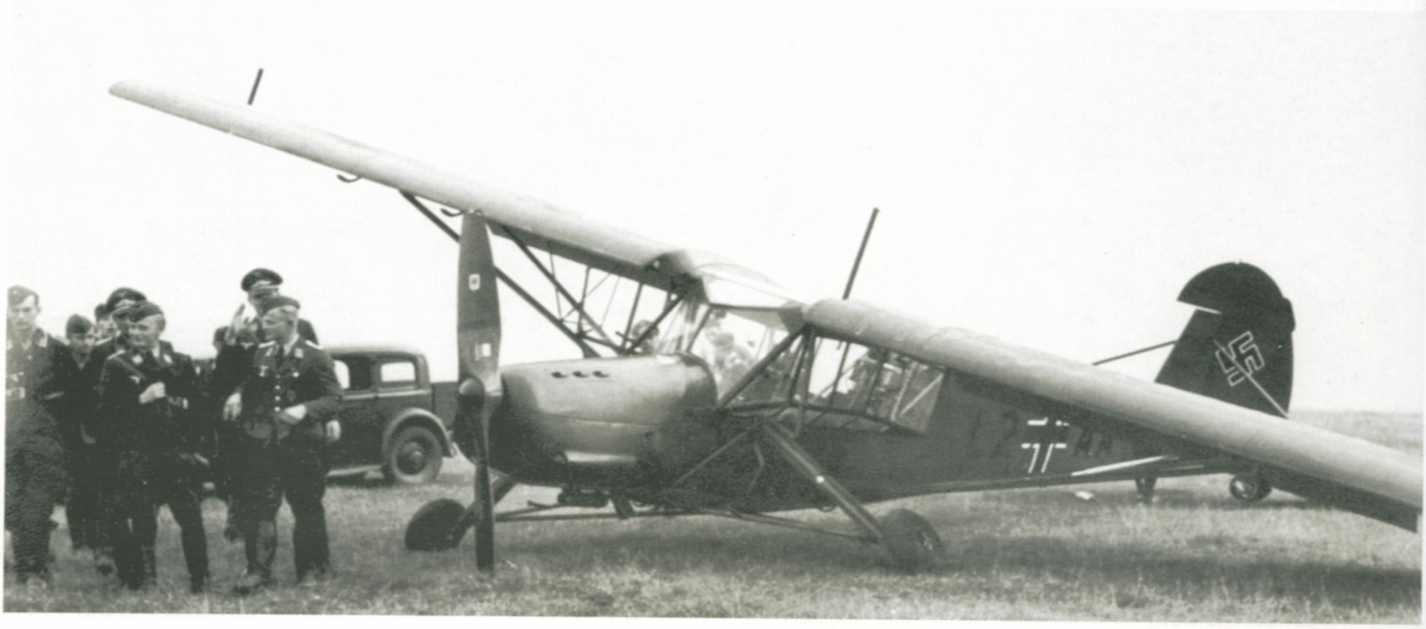
Das erste Nullserienflugzeug der Fi 156 A-0 wurde im April 1937 in Kassel nachgeflogen; am 31.05.1939 saß Anton Riedinger am Steuerknüppel der Maschine. Am 1.10.1939 flog Werkspilot Schäfer die inzwischen mit 20+PA3 markierte Maschine. Die zweite Fi 156 A-0 (WerkNr. 606, D-IFPC) wurde am 22.07.1937 von Schäfer eingeflogen. Bei der dritten Fi 156 A-0 (WerkNr. 607, D-IHKT), die Schäfer am 28.05.1937 einflog, wurde im Sommer 1937 versucht, das elektrische Bordnetz zu optimieren. Außerdem fand ab August 1937 die Überprüfung der Nachtflugfähigkeit mit dieser A-0 statt.

Die vierte Fi 156 A-0 (WerkNr. 608, D-IHKT) flog ab dem 28.05.1937. Das Einfliegen oblag wieder Herrn Schäfer.

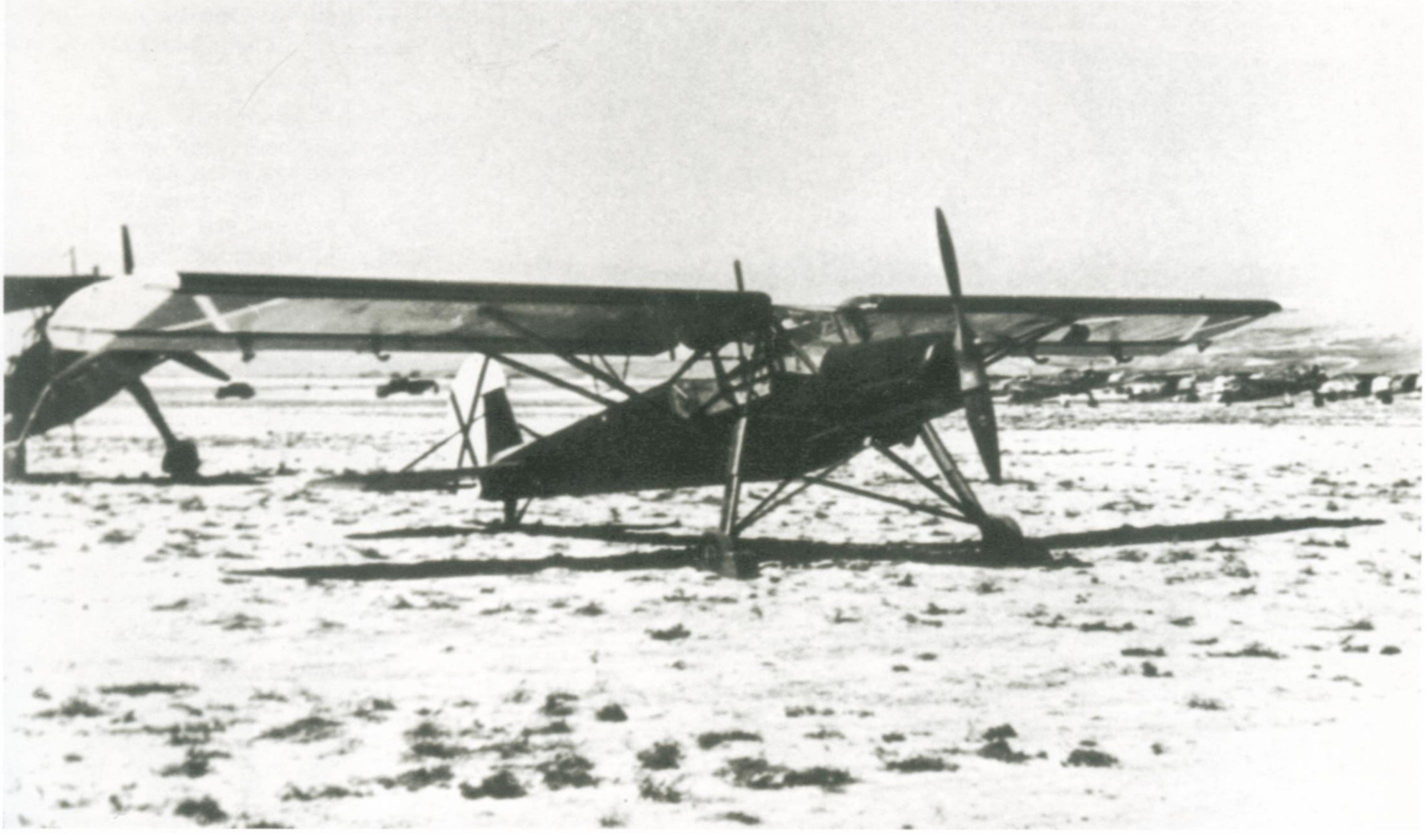
Mit der folgenden, fünften Fi 156 A-0 (WerkNr. 609) sollten recht gefährliche Landeversuche angestellt werden. Schon in einem Bericht der E-Stelle Rechlin vom 17.12.1936 wurde die Möglichkeit der Landung von Verbindungsflugzeugen auf Schiffen der Kriegsmarine angeregt. Auf Grund ihrer hervorragenden Kurzstart- und Landeeigenschaften kam sogleich die Fi 156 ins Spiel. Für die praktischen Versuche wurde die WerkNr. 609 (D-IGSF, TI+HR) mit einem Fanghaken



Der „Storch“ wurde oftmals zur Überwachung des rückwärtigen Frontraums eingesetzt.



Die Fi 156 C-1 (L2+AA) gehörte zum Stab des Lehrgeschwaders 2 in Polen.



Vier Fi 156 C-1 waren bei der Legion Condor in Spanien im Einsatz.

für Decklandungen ausgerüstet. Bei den ersten Tests glückte Leo Conrad am 2.09.1937 die Landung auf dem Flugsicherungsschiff Greif. Beim zweiten Test ging Albert Wahl mit seinem „Storch" über Bord. Während die Maschine (WerkNr. 609) versank, konnte der Pilot von der Besatzung gerettet werden.

Weitere Versuche fanden ab dem 1.11.1937 mit der fünften Fi 156 A-0 (D-IJSN) auf dem rückwärtigen Deck des Flugsicherungsschiffes Greif statt. Eine erste Landung glückte, bei der zweiten wurde die Fi 156 stark beschädigt. Am 25. sowie am 26.08.1938 schlossen sich weitere Flugversuche an, die dann erfolgreich verliefen.

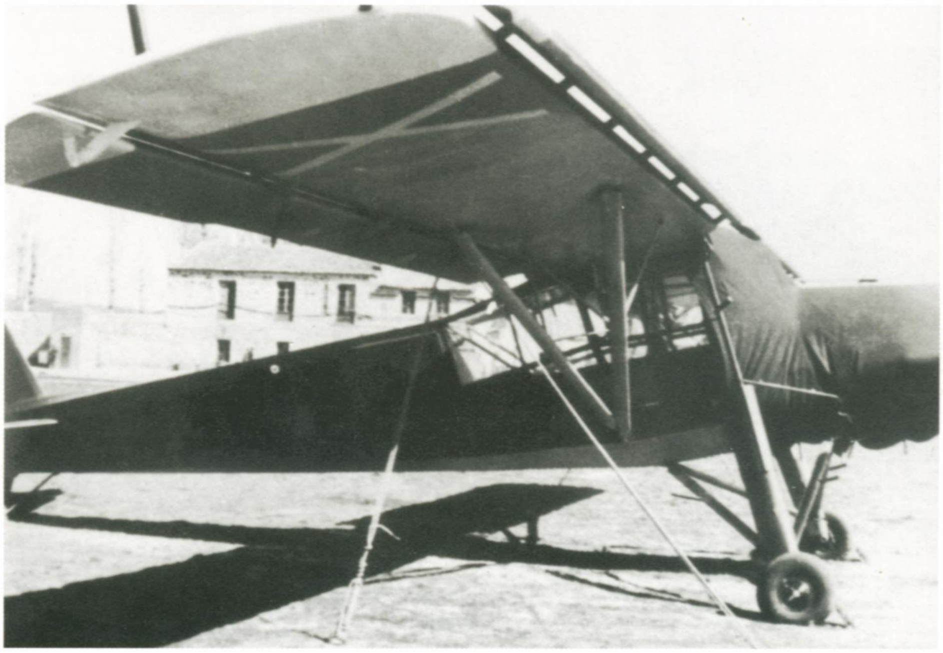
Die siebte Fi 156 (WerkNr. 610, D-IFNF) nahm am 17.07.1937 den Einflugbetrieb auf. Ihr folgte Werknummernmäßig die D-IDVS (WerkNr. 611), die Schäfer schon zwei Tage zuvor eingeflogen hatte.

Der erste bekannte Flug der WerkNr. 612 (D-IJFN) fand unter Leitung von Schäfer am 25.08.1937 statt. Im September 1937 wurden Arbeiten an der FT-Anlage der WerkNr. 612 ausgeführt, die wie die V3 zeitweise mit einem FuG XXII ausgerüstet war. Im Herbst 1937 wurde bei dem zuletzt genannten Nullserienflugzeug der Musterbau eines Abgassammlers vorgenommen und in der Praxis erprobt. Ein erster Erprobungsbericht konnte am 11.12.1937 vorgelegt werden. Anschließend schlossen sich mehrere CO^2-Messungen bei der WerkNr. 612 an.

Anfang 1938 wandte man sich in Rechlin der Erprobung eines sogenannten „massefreien" FuG XXII zu. Am 5.4.1938 wurde die WerkNr. 612 nochmals genannt, nachdem eine Einbaubesprechung für das FuG VII stattgefunden hatte. Es handelte sich um die Überprüfung einer Ersatzlösung für das nicht verwendbare FuG XXII.

Die Fi 156 A-0 (WerkNr. 613, D-IKQD) sowie die letzte A-0 (WerkNr. 614, D-IMBB) wurden im Juli 1937 eingeflogen. Im Jahre 1938 kam es zur Abgabe der WerkNr. 614 an die DVL.

Als kleinere, noch zu beseitigende Schwachstelle wurde laut der Beurteilung der E-Stelle Rechlin vor allem die Ruderwirkung bei extremem Langsamflug gesehen. Außerdem bereiteten die wenig effizienten Höhenruder beim Abfangen zur Landung mit voll ausgefahrenen Landeklappen dem Entwicklungsteam vorläufig einige Sorgen. Dagegen war die Verstärkung des Hauptfahrwerks sowie eine günstigere Antennenanlage leichter zu lösen gewesen, da man auf verläßliche Vorarbeiten zurückgreifen konnte.



Seitenansicht einer C-1 (46-1 bis 46-4) bei der S/88 und P/88 der Legion.

Start einer Fi 156 C-3 auf einem Kasernenhof.

Nach der Behebung der meisten Mängel wurden die von der E-Stelle Rechlin getesteten Fi 156-Verbindungsflugzeuge als „gut geeignet“ bezeichnet.

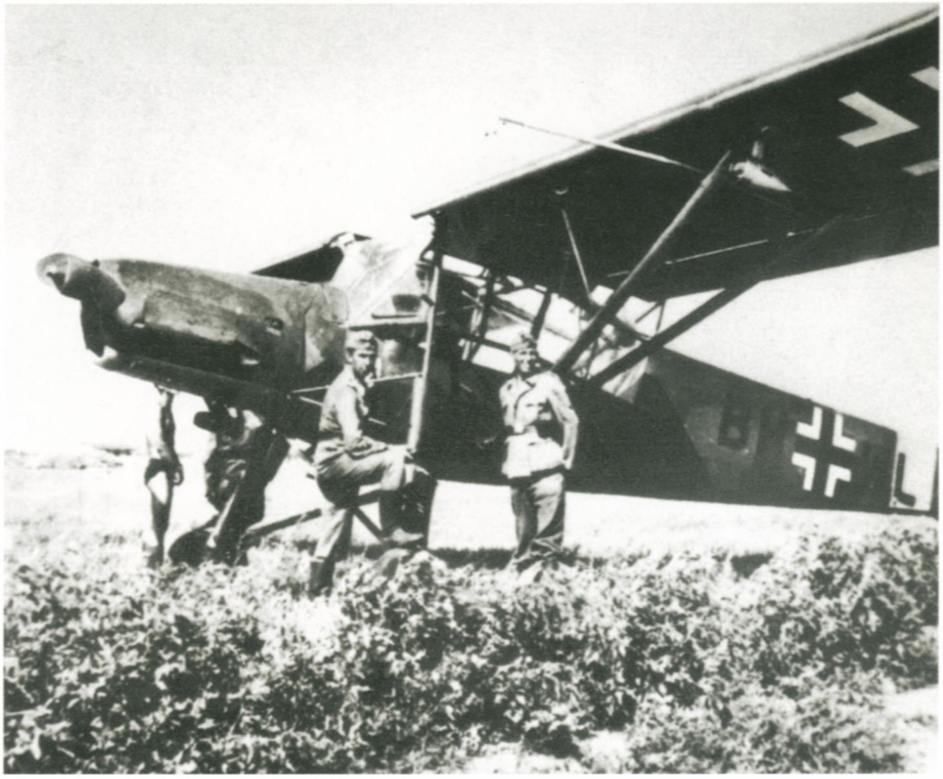
Um alle in der Fi 156 steckenden Möglichkeiten auszuloten, wurde nach dem 12.05.1937 eine weitere Überprüfung des „Storchs“ durchgeführt. Hierzu gehörten Maßnahmen wie der versuchsweise Anbau eines neuen Seitenleitwerks, die Verwendung schräger Endkappen an beiden Flächen, eine verlängerte Landeklappe, neue Luftschrauben und einiges mehr. Nach den bisherigen Versuchen faßte der Schlußbericht der E-Stelle Rechlin – Abteilung E7 – über die erfolgte Mustererprobung der Fi 156 die Teilergebnisse im Juni 1938 zusammen:

> *„Die Harmlosigkeit der Flugeigenschaften ist unübertroffen. Vervollkommnung der Eigenschaften um Längsachse wird für spätere Serie vorbereitet.*
>
> *Die Start- und Landemöglichkeiten lassen Benutzung fast jeder offenen Geländeform und auch mittlerer Waldwiesen zu. Das Einsinken der Laufräder in stark aufgeweichtem Ackerboden läßt sich ohne unerträgliches Mehrgewicht nicht herabsetzen. Um das Einsinken und Hängenbleiben des Sporns zu verringern, erhält die Serie ab 50. Maschine eine geänderte Spornausführung. Die Sicht genügt in beiden Hauptsitzen den hier besonders hohen Anforderungen. Wünschenswert wäre noch eine Verbesserung der Reise- bzw. Höchstgeschwindigkeit. Das als FT-Ausrüstung zuerst vorgesehene FuG XXII (Telefunken Spez. 901 II) erwies sich in endgültiger Ausführung als unbrauchbar. Es wurde daher die Ausrüstung mit FuG XVII (UKW) vorgesehen. Bis zur Serienlieferung dieses Gerätes wurde die provisorische Verwendung des FuG VII ermöglicht.“*

Den Fi 156 A-0 schloß sich der Bau von 14 **Fi 156 B-0** an. Die Ausführung dieser Maschinen entsprach weitgehend der der Fi 156 A-0. Im Vergleich zur A-0 hatte die B-0 ein noch höher zu belastendes Fahrwerk erhalten. Zudem war der Ölkühler im Gegensatz zur A-0 zurückverlegt worden. Die Auspuffanlage der A-0 wurde unverändert beibehalten. Soweit möglich kamen bei der B-0 Guss- oder Pressteile zum Einsatz. Rein äußerlich glich die Maschine ansonsten sehr den zehn A-0.

Die erste dieser Maschinen, die WerkNr. 615 (D-IMAN), wurde am 25.08.1937 von Schä-

Eine Fi 156 C-1 (D-EMAW) als Sanitätsmaschine, Herbst 1941.

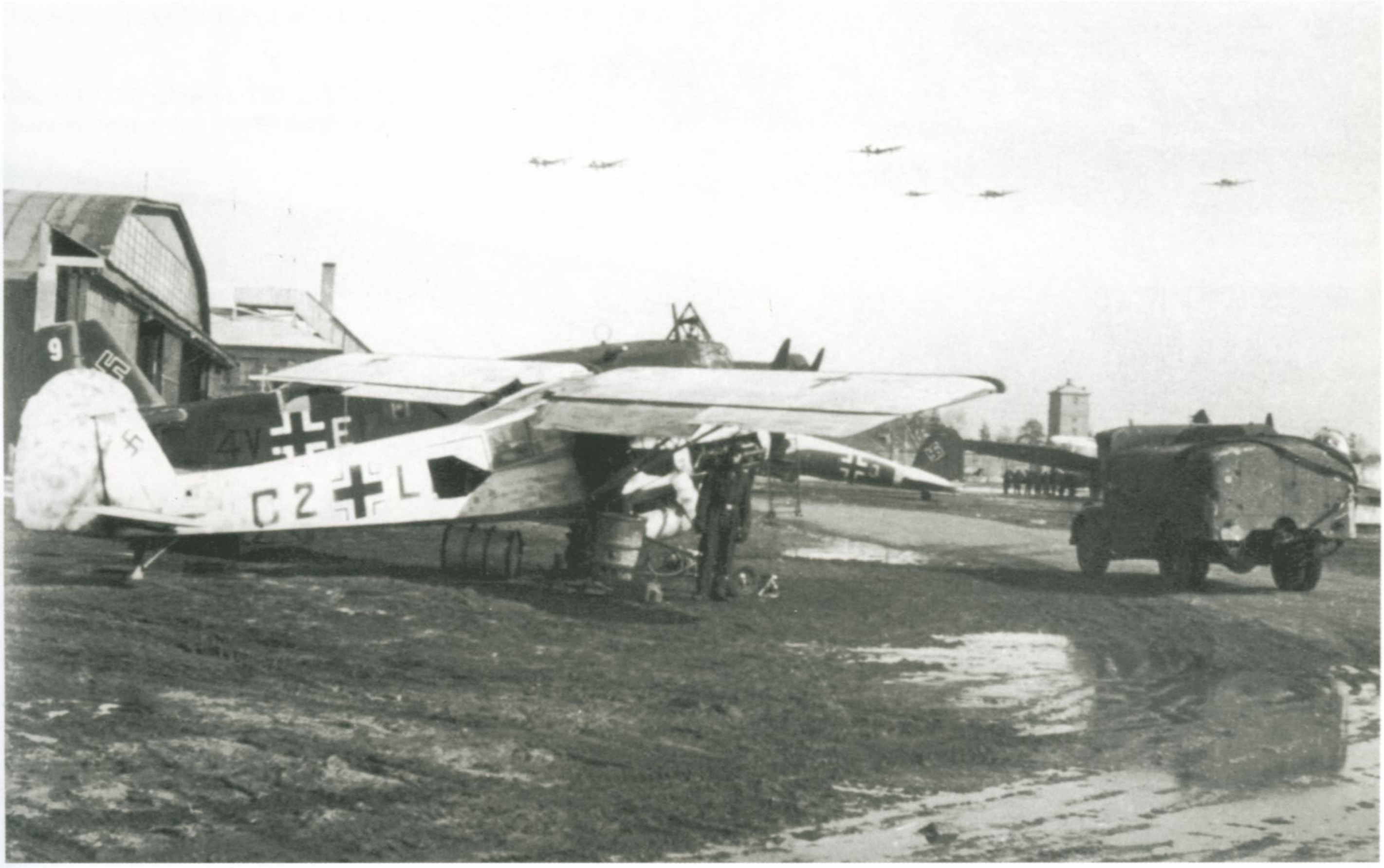


Hinter der Ostfront war diese Fi 156 C-1 (BH+LL) im Einsatz.

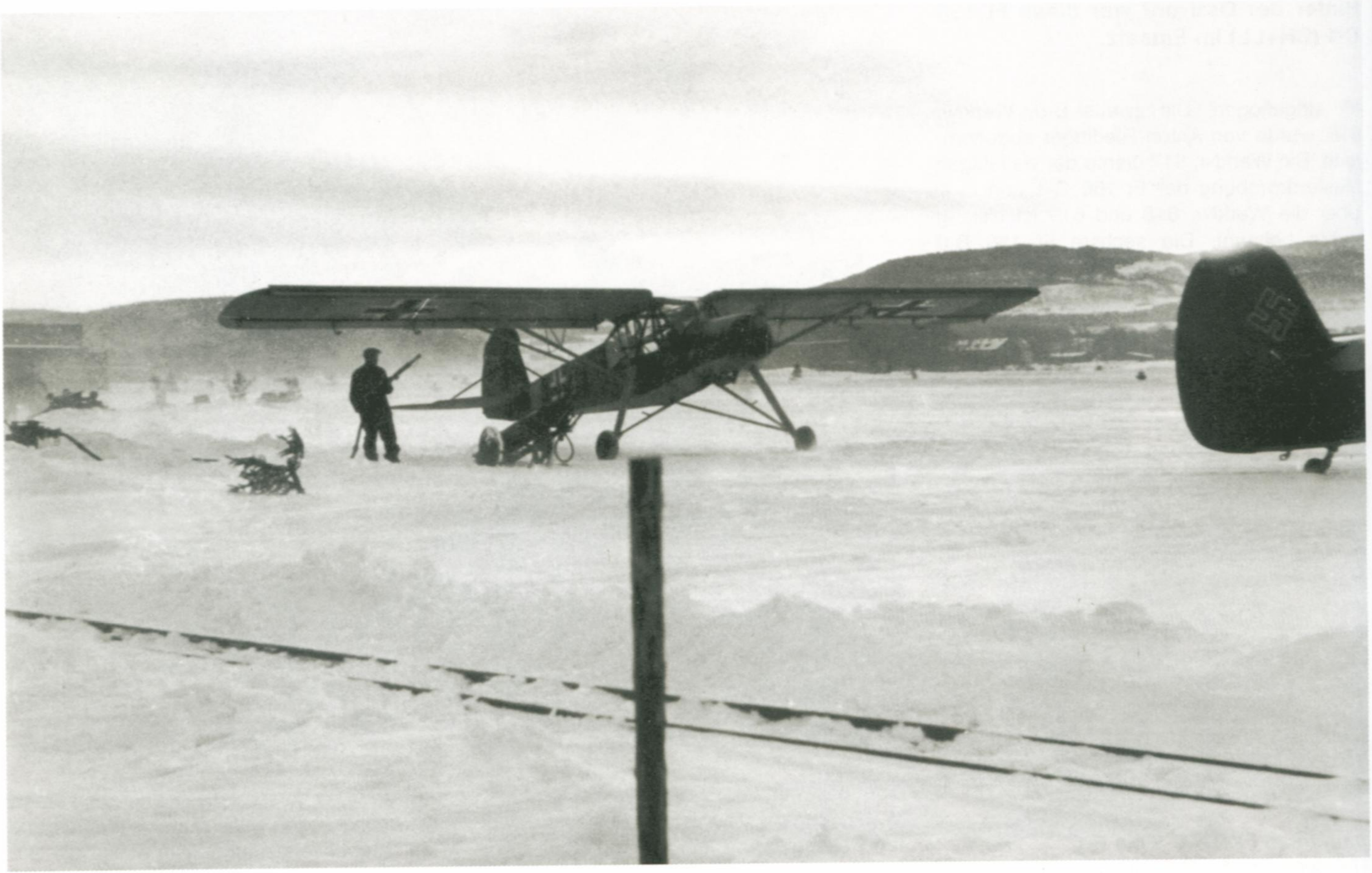
fer eingeflogen. Die zweite B-0, WerkNr. 616, wurde von Anton Riedinger abgenommen. Die WerkNr. 617 diente der vielfältigen Mustererprobung der Fi 156 C-1 und C-2. Über die WerkNr. 618 und 619 ist bislang nichts bekannt. Die sechste Fi 156 B-0 (WerkNr. 620, D-IELS) wurde am 29.09.1937 von Schäfer eingeflogen. Ihr folgte am 1.10.1937 die WerkNr. 621 (D-IHKV) sowie am 12.10.1937 die WerkNr. 622 (D-IDZO), die im Februar 1938 der Hansa Luftbild GmbH übergeben wurde. Die neunte Fi 156 B-0 war die WerkNr. 623 (D-IGND), die zehnte und gleichzeitig vierte im Oktober 1937 eingeflogene B-0 stellte die WerkNr. 624 (D-IIMD) dar. Als Vorführflugzeug der Fieseler-Werke flog zeitweise die Fi 156 B-0 (WerkNr. 625, D-IKVN). Die Maschine wurde von Schäfer am 4.11.1937 im Werk Kassel eingeflogen. Einen Tag zuvor hatte er die Maschine mit der WerkNr. 626 (D-IJIB) eingeflogen. Im Dezember gelangten die 13. und 14. Fi 156 B-0 zur Auslieferung. Der Einflug der WerkNr. 627 (D-IHRC) fand am 11.12.1937, der der WerkNr. 628 (D-IFMS) am 22.12.1937 in Kassel statt.

Baureihen Fi 156 C-1 bis F-1

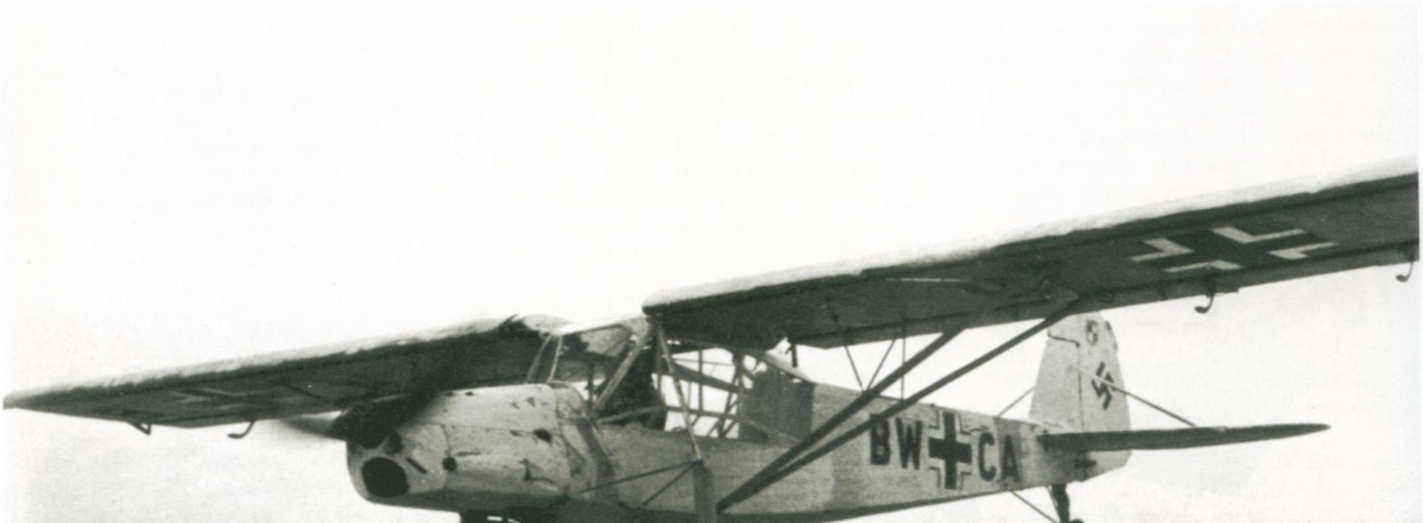
Die dritte Fi 156 B-0, die WerkNr. 617 (D-IOID) diente als Musterflugzeug für die neue Baureihe **Fi 156 C-1**, die als Standardversion des nun als zweisitzig bezeichneten Verbindungsflugzeugs galt. Für einen zweiten Passagier war lediglich ein Notsitz vorhanden. Eine Nullserie (Fi 156 C-0) wurde nicht für notwendig gehalten, da die zellenseitigen Änderungen im Vergleich zur Fi 156 A-0 und B-0 doch relativ gering ausgefallen waren. Geändert hatte man die Kabine und die Strebenverkleidung. Wie schon die B-0 war auch die C-1 bis auf eine mitgeführte MP 28 (später MP 40) unbewaffnet. Die Fi 156 C-1 wurde von einem As 10 C-3



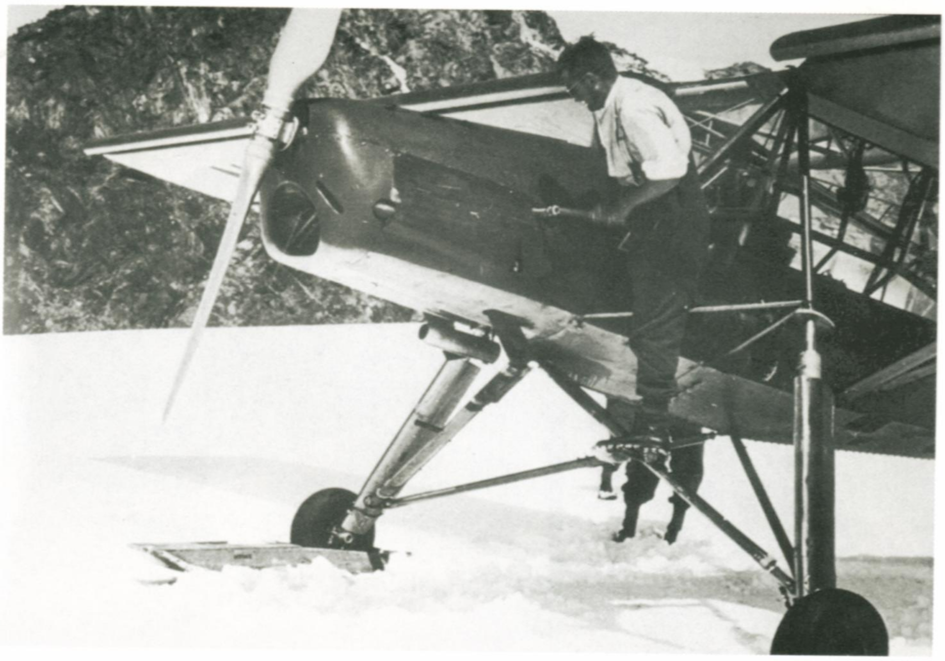
Ein „Storch“ (C2+LA) der Aufklärungsgruppe (H) 41 im Osten.



Auftanken einer Fi 156 C-1 im verschneiten Norwegen.



Die Fi 156 C-1 (BW+CA) beim Flug nach Demjansk.



Erprobung einer Fi 156 C-1 mit kombiniertem Fahrwerk.

angetrieben. Als FT-Anlage kam entweder das FuG VII oder das FuG XVII zum Einbau. Die Treibstoffanlage faßte weiterhin 148 l, konnte aber durch zwei Zusatzbehälter in den Flächen um weitere 148 l erweitert werden. Diese Fläche wurde als „Austauschfläche“ mit jeweils 148 l Treibstoffkapazität pro Flächenhälfte angeboten. Für den Fall, daß diese Flächen Verwendung fanden, konnten nur die Rüstsätze 1 (Fieselerspinne), 3 (Schneekufen) und 8 (Azetylenflasche) benutzt werden.

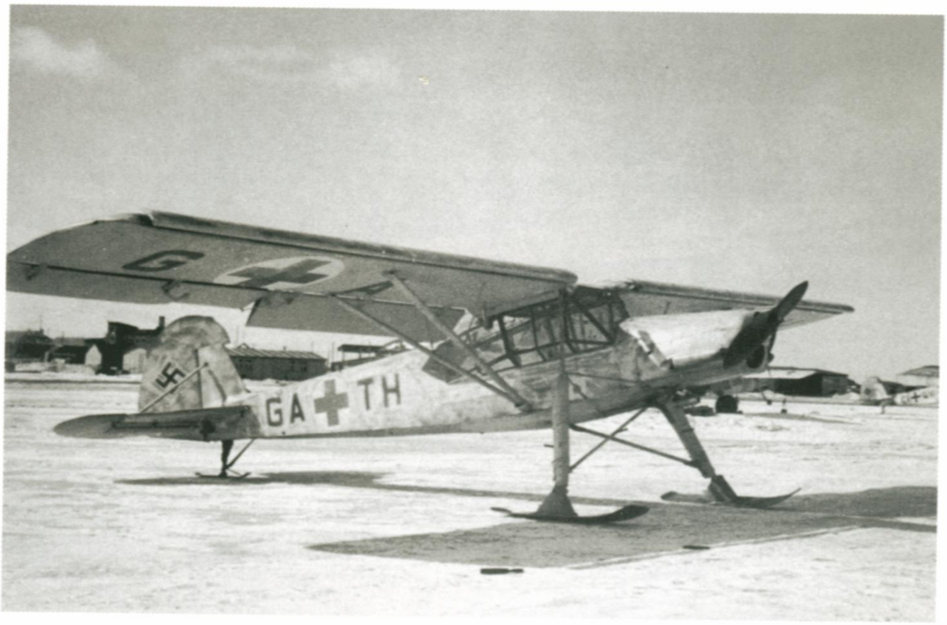
Von der Fi 156 C-1 wurden mindestens die Maschinen mit den WerkNrn. 629 bis 650 produziert. Die B-0 unterschied sich äußerlich von der A-0 durch den nach hinten versetzten Ölkühler. Die Auspuffausführung beider Versionen war gleich.

Das Baureihenblatt der Fi 156 vom 1.08.1944 weist insgesamt zehn verschiedene Rüstsätze auf:

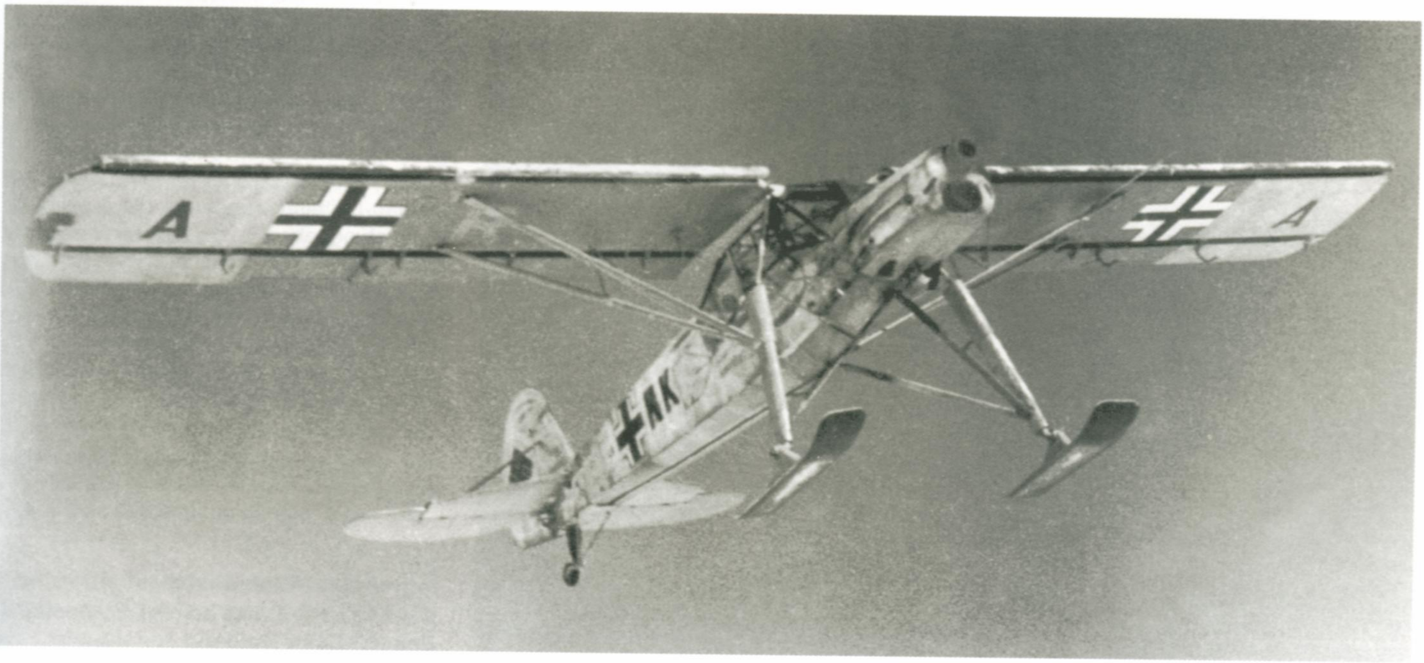
Rüstsatz 1 Fieselerspinne
2 FT-Anlage (FuG 16)
3 Schneekufen
4 Panzerplatte (nicht für F-1)
5 Elektrisch beheizte Sichtscheibe
6 Scheinwerfer
7 Winternotausrüstung
8 Azetylenflasche mit Anschlüssen
9 FT-Anlage (FuG 21a) nur für F-1
10 ETC 50 (nur für F-1)

Außerdem war bei der Fi 156 C-1 der Einbau einer Reihenbildanlage bereits konstruktiv vorgesehen worden.

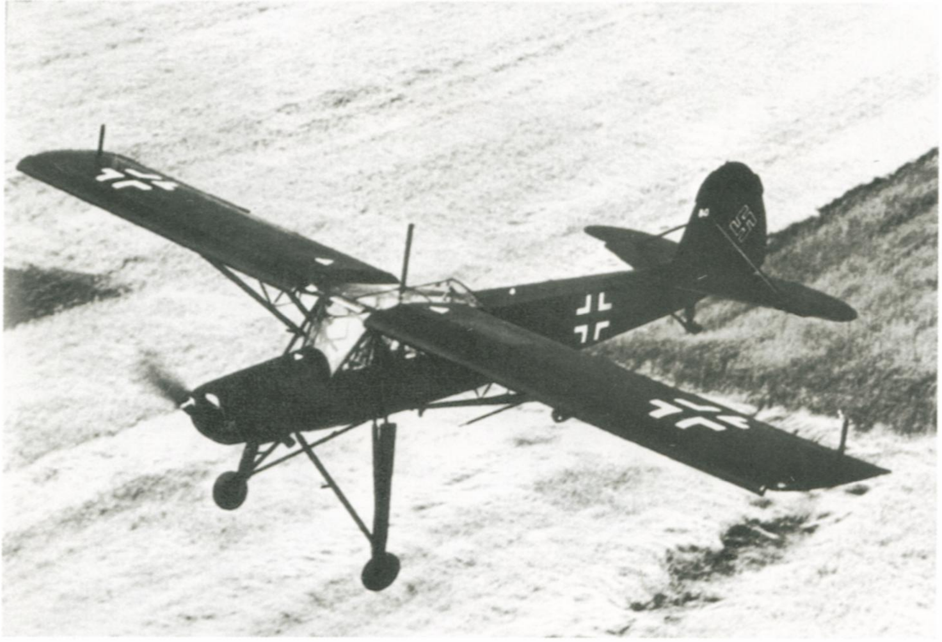
Die erste serienmäßige Fi 156 C-1 (WerkNr.



Die GA+TM, eine Fi 156 C-1, flog als Sanitätsmaschine mit Skifahrwerk.



Zur Flugbereitschaft Finnland gehörte diese Fi 156 C-1 (A2+AK).



Eine frühe Ausführung der Fi 156 C-3 im Spätsommer 1941.

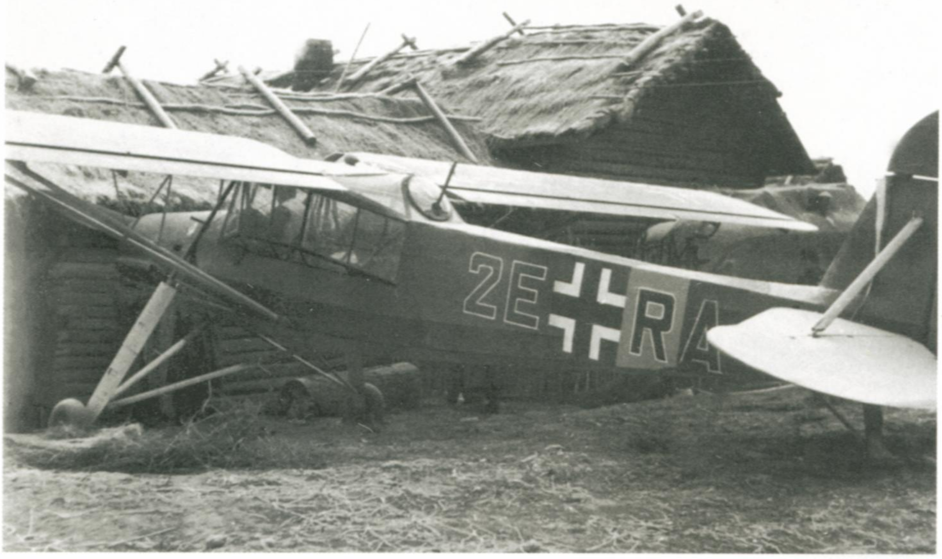
629, D-INBC) erhielt anschließend das Rufkennzeichen TI+HS und war bei der E-Stelle in Travemünde im Einsatz. Die Maschinen bis zur WerkNr. 650 wurden bis Anfang August 1938 eingeflogen. Von ihnen wurde die D-IXMC (WerkNr. 634) der Hansa Luftbild GmbH, die D-IAED (WerkNr. 641, später: CM+AW) der Fliegerstaffel des Führers und die WerkNr. 646 (D-IPBG) der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) in Darmstadt übergeben.

Der Fi 156 C-1 folgte die Ausführung **Fi 156 C-2**. Als Musterflugzeug wurde die zur C-2 umgerüstete B-0 mit der WerkNr. 617 verwendet. Die Maschine wurde mit dem Mustereinbau (So 2) eines beweglichen MG 15 mit 150 Schuß Munitionsvorrat im rückwärtigen Kabinenteil versehen. Die Defensivwaffe war in einer kleinen Linsenlafette (LLK) eingelassen und bestrich den rückwärtigen Luftraum. Die Fi 156 C-1 stellte im Grunde eine bewaffnete B-0 dar. Anstelle des Notsitzes wurde daher ein „MG-Hocker“ im rückwärtigen Kabinenteil befestigt. Als FT-Anlage war vielfach das FuG 17 (XVII) eingebaut.

Die Maschine konnte auch auf die Flächen mit der erweiterten Tankanlage umgerüstet werden. An Rüstsätzen waren alle – bis auf die Nrn. 9 und 10 – jederzeit möglich.

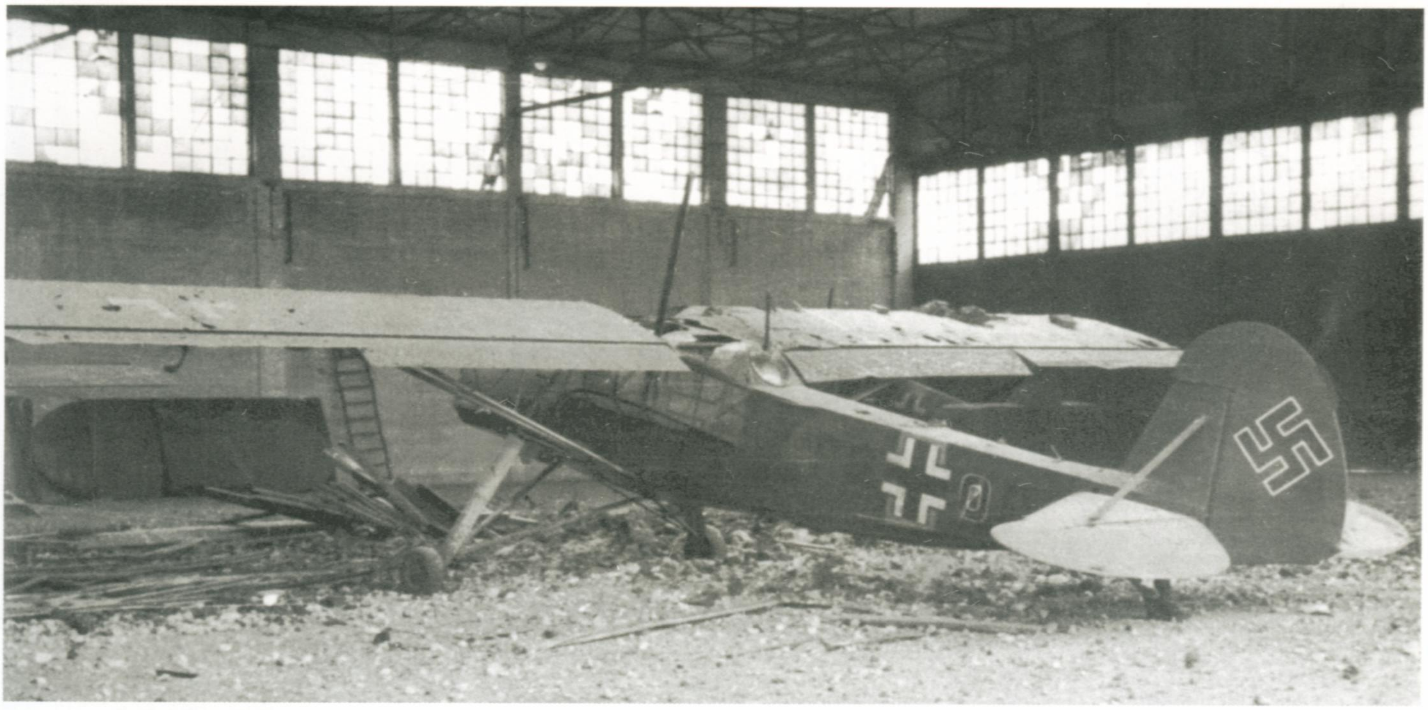
Als nächste Bauausführung wurde die **Fi 156 C-3** angeboten. Bei diesem Verbindungsflugzeug wurde der Argus As 10 P-1 (oder As 10 R) mit einer elektrischen Zündung eingebaut. Die Zelle der C-3 entsprach nahezu der der Fi 156 C-2. Die Maschine war, außer mit dem MG 15 in der Linsenlafette, zeitweise auch noch mit einer MP 40 bestückt. Anstelle des MG 15 wurden zum Teil auch zwei bis drei Maschinenpistolen von der Besatzung mitgeführt. Einige Details, wie etwa ein neuer, genauer arbeitender Kompaß, waren die einzigen Änderungen. Bei der Fi 156 C-3 war die Verwendung der Rüstsätze 1 bis 8 möglich.

Von der Fi 156 C-3 entstand außerdem eine „Tropenversion“, deren Bezeichnung mit „trop.“ abgekürzt wurde. Die Tropenausführung besaß einen in drei Behältern untergebrachten Kraftstoffvorrat (2 x 74 l und 1 x 100 l). Ein zusätzlicher Ölbehälter und ein Delbag-Luftfilter rundeten die geänderte Ausrüstung ab. Für die Besatzung wurde eine Zusatz-Notausstattung bestehend aus Zelten, Jagdgewehr, etc. mitgeführt. Die Notausstattung war gut erreichbar hinter der Kabine untergebracht. Das zusätzlich mitgeführte Trinkwasser war sicherheitshalber vorne in der Kabine untergebracht.



Die 2E+RA gehörte zum Stab des KG 54.

Die Fi 156 C-3 flog bei der Stabsstaffel des KG 54 in Rußland.



Durch einen gegnerischen Luftangriff wurde diese Fi 156 C-3 (P2+OH) der Aufklärungsgruppe (H) 21 beschädigt.

Die ersten elf tropentauglichen Störche wurden im Mai 1941 aus der Monatsproduktion von 24 Fi 156 C-3 abgezweigt. Bis Oktober 1941 waren bereits 61 C-3/trop. ausgeliefert. Infolge der völligen Umstellung von der Fi 156 C-1 auf die C-3/trop. kam es wegen der Flächen mit größerer Kraftstoffkapazität zu einer geringeren Ausbringung.

Den Fehlbestand bei der Auslieferung wollte man bis Ende 1941 wieder einarbeiten. Im November wurde die Lieferlage seitens des RLM Beschaffungsamtes für „gut“ erachtet. Ab Dezember 1941 kam die Umstellung auf die größere Fi 256 immer öfter zur Sprache, die ab 1942 die Fi 156 C ablösen sollte. Wegen ihrer aufwendigeren Bauweise und anderer Probleme mußte dieses Vorhaben jedoch verschoben werden.

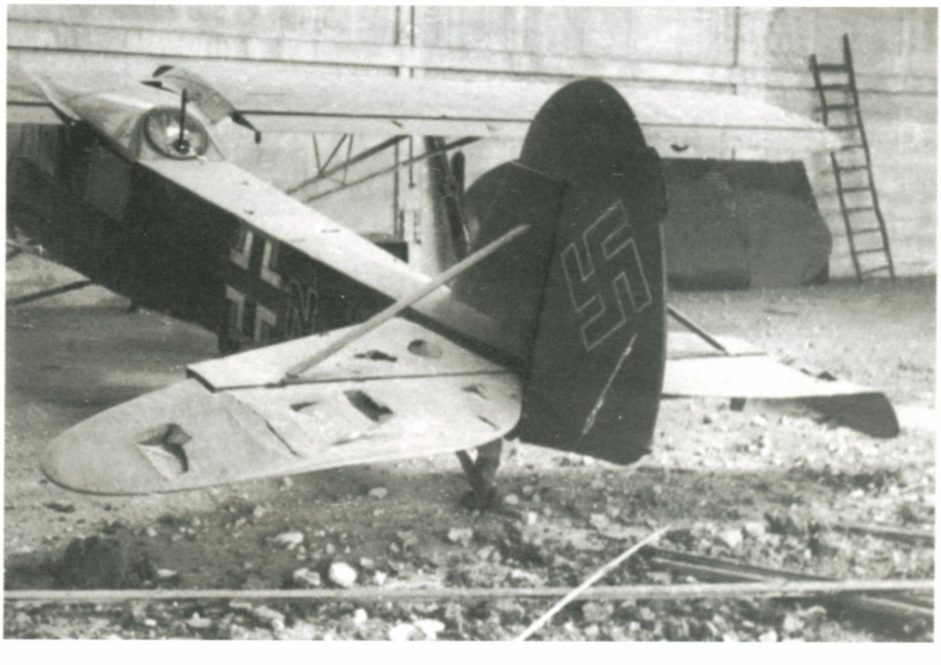
Das konkrete Aussehen der **Fi 156 C-4** bleibt weiterhin unbekannt. Laut den Baureihen-Aufstellungen vom 10.03.1942 und vom 1.11.1942 ist lediglich bekannt, daß „sämtliche C-4-Flugzeuge auf Ausführung C-2 gebracht“, also zurückgerüstet werden sollten.

Die **Fi 156 C-5** gab es offensichtlich nur als Tropenversion. Es handelte sich um die Nachrüstung früherer C-3-Flugzeuge mit einer zusätzlichen Tropenausstattung. Die Bewaffnung wurde bei der C-5 ausgebaut. Die Lafette für das MG 15 blieb jedoch erhalten. Zusätzliche Planen zum Abdecken der Maschinen wurden jeder ausgelieferten Maschine beigefügt. Außerdem kam an Zusatzausrüstung ein leistungsfähiger Notsender mit Mast und Verankerungsmaterial zur Ausrüstung hinzu. Wegen der persönlichen Zusatzausstattung konnte in der rechten Fläche nur noch ein Treibstofftank (74 l) und in der linken Fläche zwei dieser Behälter mitgeführt werden. Als Triebwerk besaß die C-5 einen Argus As 10 C-3 Motor.

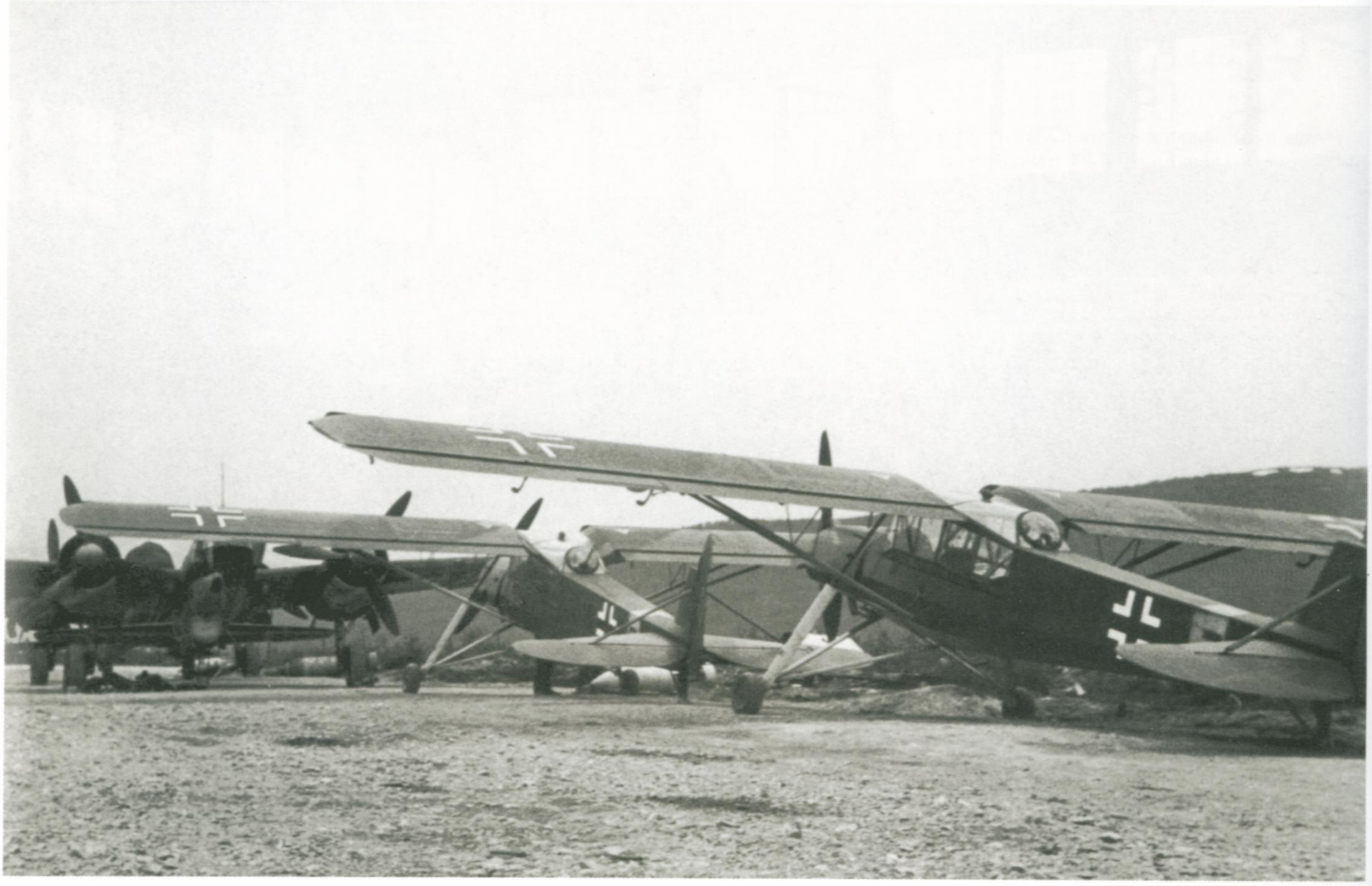
Wie die **Fi 156 C-6** aussah, bleibt weiterhin unbekannt. Vielleicht handelte es sich hierbei um den projektierten „ See-Storch“. Nähere Angaben über die Maschinen sind nicht auffindbar.

Die letzte Ausführung der Baureihe C bestand in der **Fi 156 C-7,** einem Verbindungsflugzeug mit der Motorenanlage der C-3. Damit besaß die C-7 auch einen elektrischen Anlasser. Die Maschinen verfügten über einen Rumpf ohne MG 15-Stand. Dieser wies zwei Sitze und einen Notsitz auf, und glich in diesem Punkt der C-1.

Die sich anschließende Baureihe D kam in drei unterschiedlichen Varianten als Sanitätsflugzeug heraus. Die schon 1942 im Baureihenblatt vom 10. März genannte Nullserie **Fi 156 D-0** wurde von einem As 10 C-3 Motor angetrieben. Es handelte sich bei diesen Maschinen um eine Abwandlung der Fi 156 C-3, wobei der Einbau des beweglichen MG 15 sowie die Mitnahme einer Maschinenpistole entfiel. Den Raum hinter dem Piloten füllten nun zwei Feldtragen oder eine Feldtrage nebst einem Begleiter. Im seitlichen Rumpf war jeweils eine Klappe eingelassen, um das Beladen zu erleichtern. Ansonsten fielen bei der D-0 nur geringe Änderungen im Bereich der Steuerungsanlage an. Der „Sanitätsstorch“ konnte auch



Eine zweite Maschine der Aufklärungsgruppe (H) 21 wies vor allem Schäden am Leitwerk auf.



Zwei abgestellte Fi 156 C-3 (SP+BZ und DW+BB) im Südabschnitt der Ostfront, 1942.

mit Schneekufen, elektrisch beheizter Sichtscheibe, Scheinwerfer oder mit Winternotausrüstung zum Einsatz gelangen.

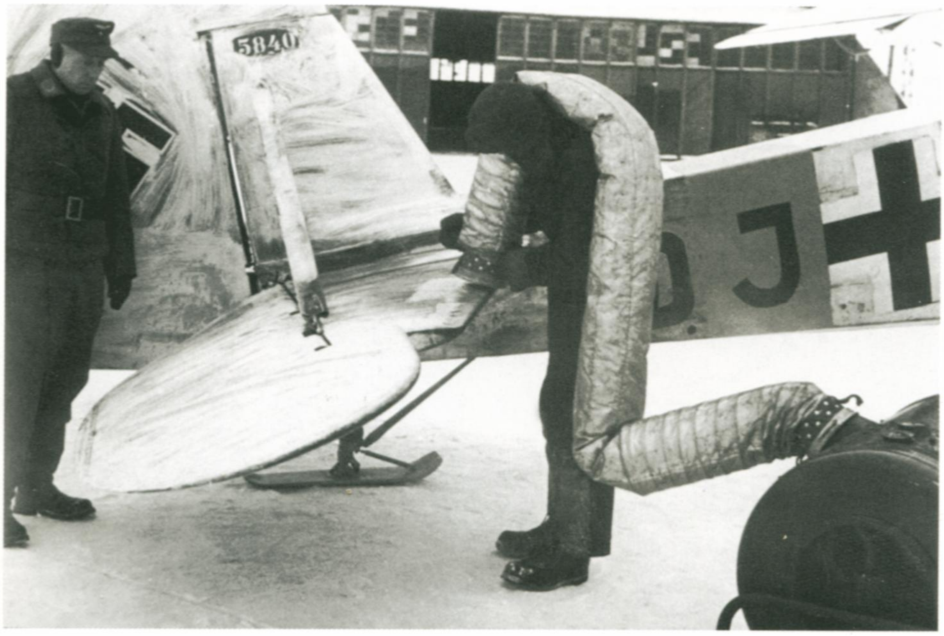
Aus der Fi 156 D-0 entstand die serienmäßige Version **Fi 156 D-1**, bei der ein Betriebsstoffvorrat von 346 l mitgeführt wurde. Hierzu waren von Anfang an zwei Zusatzbehälter in den Flächen installiert worden. Außerdem war der Ölkühler im Vergleich zur D-0 vergrößert und die Notlandeausstattung erweitert worden. Die zumeist von einem Argus As 10 P-Motor angetriebenen Sanitätsflugzeuge konnten mit den Rüstsätzen 3 und 5 bis 8 zum Einsatz gelangen.

Die **Fi 156 D-2** glich vollständig der D-1, war aber fertigungstechnisch verfeinert worden, um den Aufwand an Arbeitsstunden pro Maschine zu reduzieren. Die Einsätze mit der Fi 156 D fanden zumeist bei den Sanitätsflugbereitschaften 1 bis 17 statt.

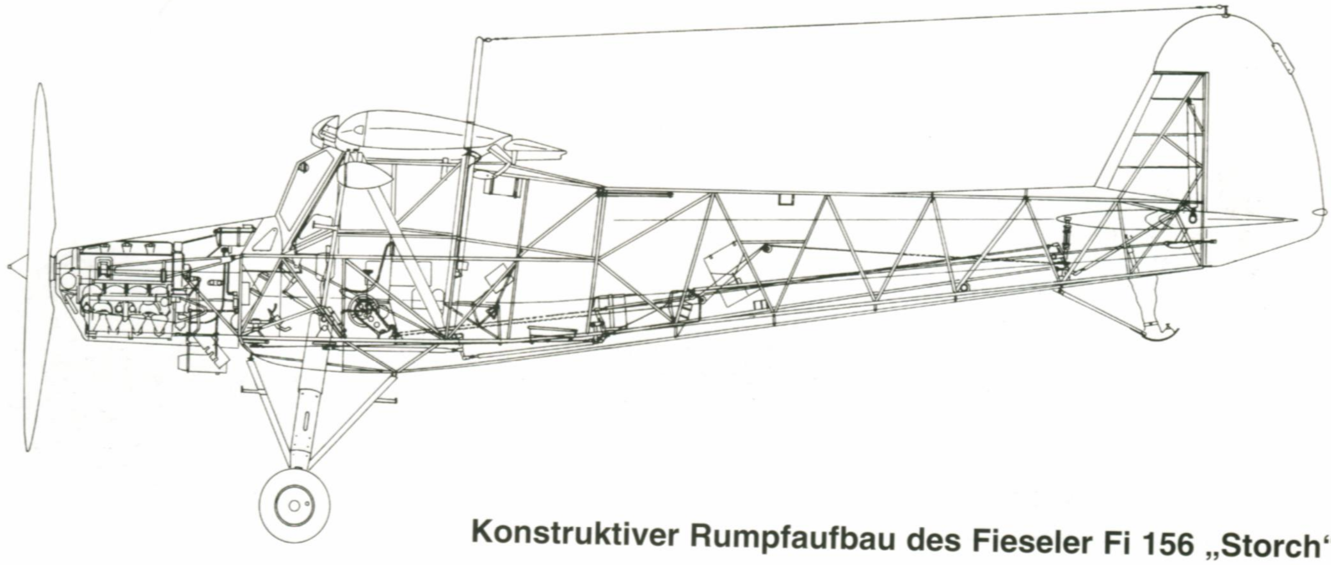
Die Ausführung des „Storchs" als Seenotmaschine erhielt die Baureihenbezeichnung **Fi 156 E-0**. Die Maschinen wurden zwischen Mai und Juli 1943 beim Seenotkommando Texel sowie zeitweise bei der Seenotstaffel 1 eingesetzt. Die Maschinen wurden zusammen mit der Fw 58 und der Ju 52/3m für Such- und Versorgungsaufgaben eingesetzt. Offensichtlich erhielten diese Maschinen versuchsweise – als Sicherheitseinrichtung – zwei aufblasbare Hilfsschwimmer.

Da der „Storch" offensichtlich eine zu geringe Reichweite für Sucheinsätze über See aufwies, kam es zum Umbau der bereits vorhandener Seenotflugzeuge auf den Bauzustand der Fi 156 C-2.

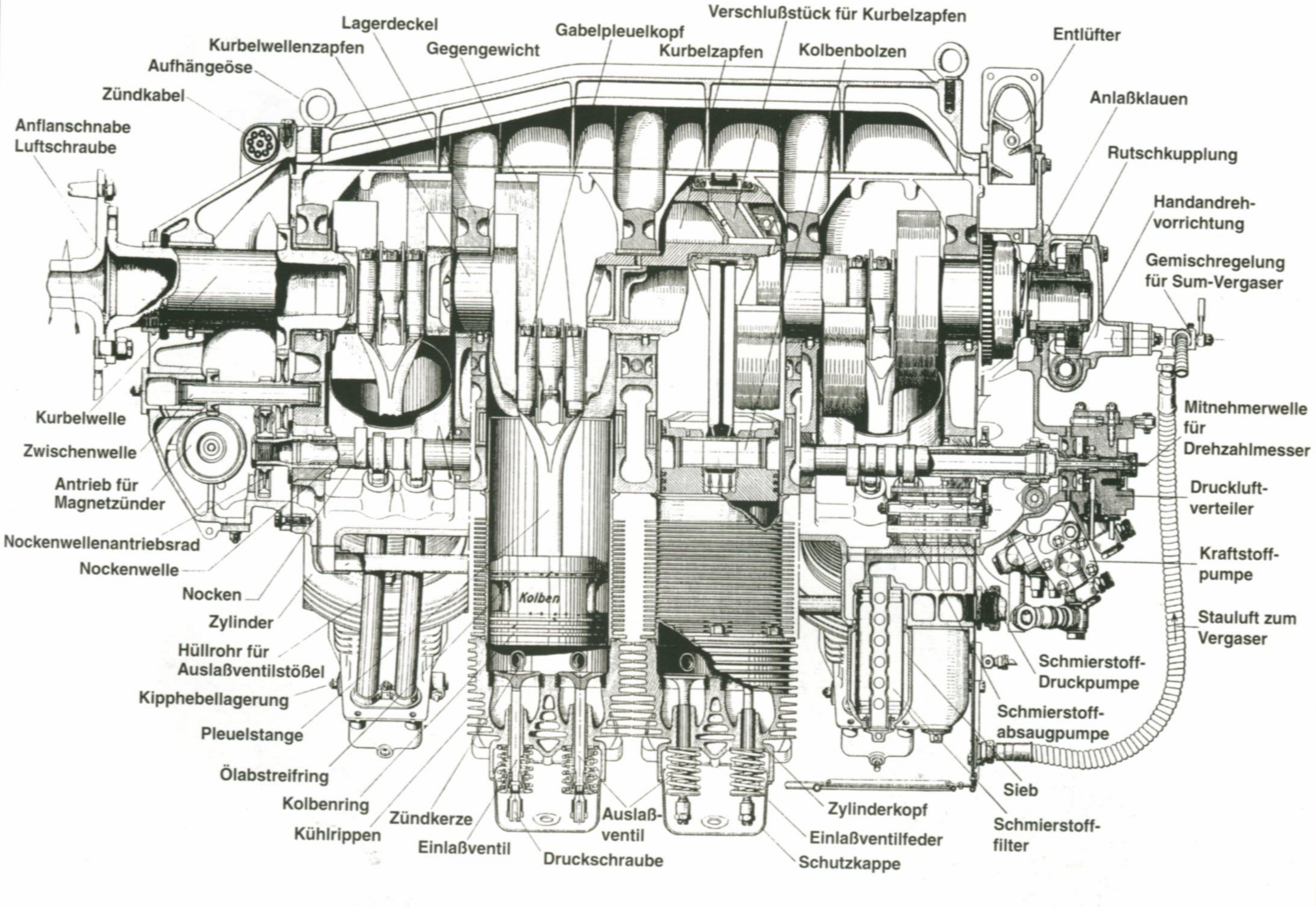
Als „Polizei-Storch" wurde die **Fi 156 F-0** hergestellt. Es handelte sich um eine C-3, die von einem Argus As 10 P-1 angetrieben wurde. Die Maschinen besaßen einen 100 l fassenden Zusatzbehälter in der linken Fläche sowie einen zusätzlichen Ölbehälter für 18 l. Der Einbau des MG 15 in einer rückwärtigen Linsenlafette entfiel ersatzlos. Dafür wurde die Mitnahmemöglichkeit von zwei Maschinengewehren seitlich in der Kabine ermöglicht. Ferner konnte eine oder mehrere MP 40 mitsamt ausreichendem Munitionsvorrat untergebracht werden. Als Funk-



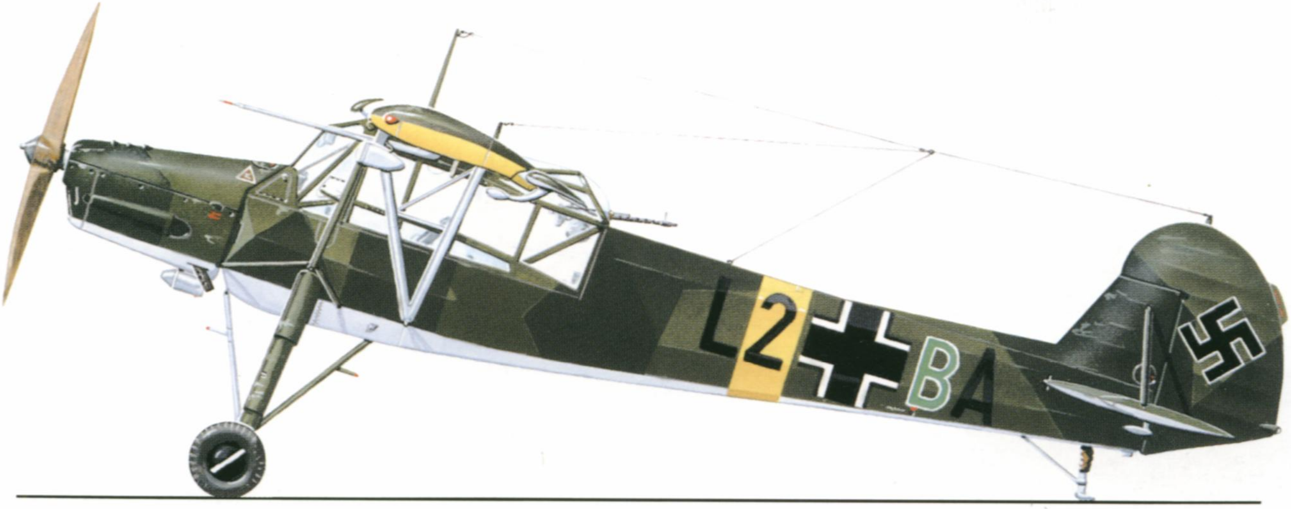
Enteisung einer Fi 156 C-3 (WerkNr. 5840) im Osten.

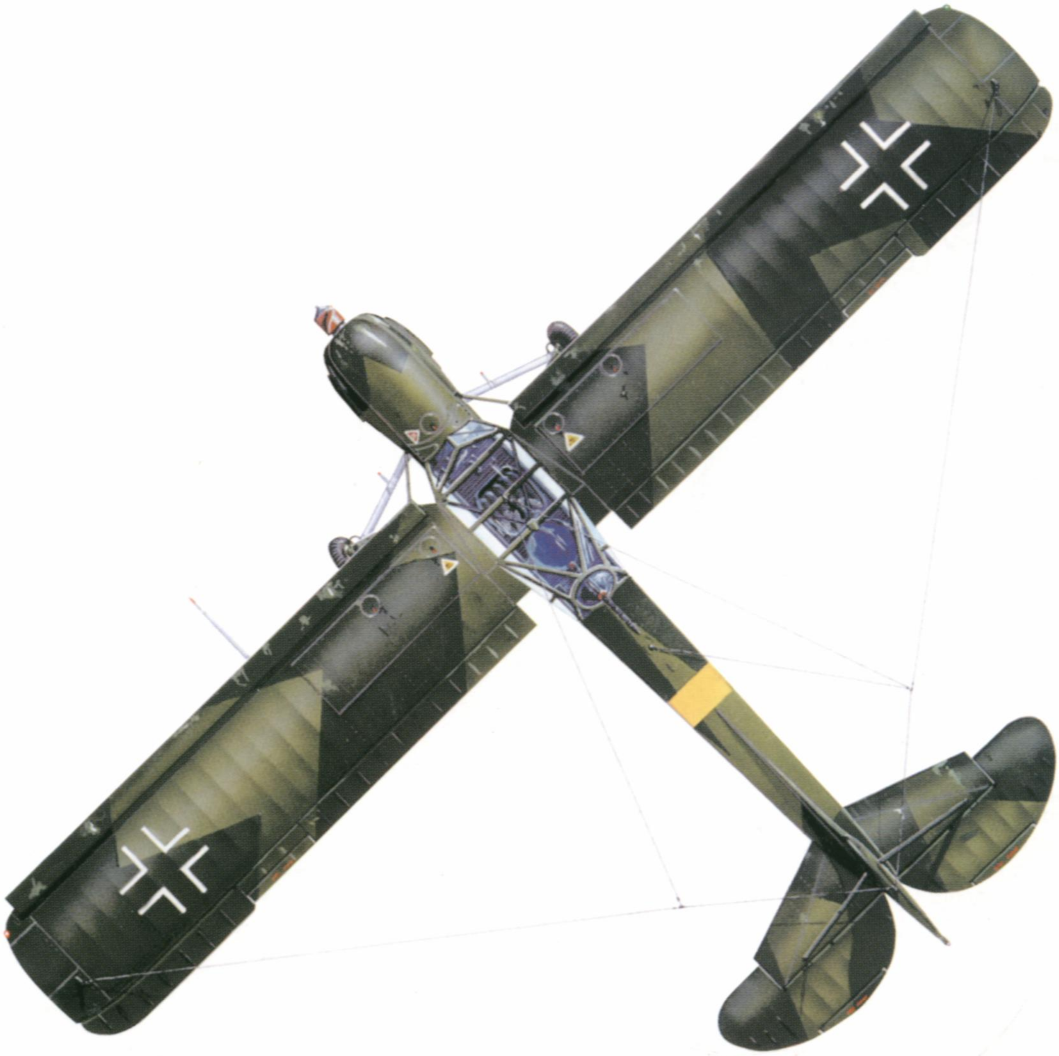


Konstruktiver Rumpfaufbau des Fieseler Fi 156 „Storch“

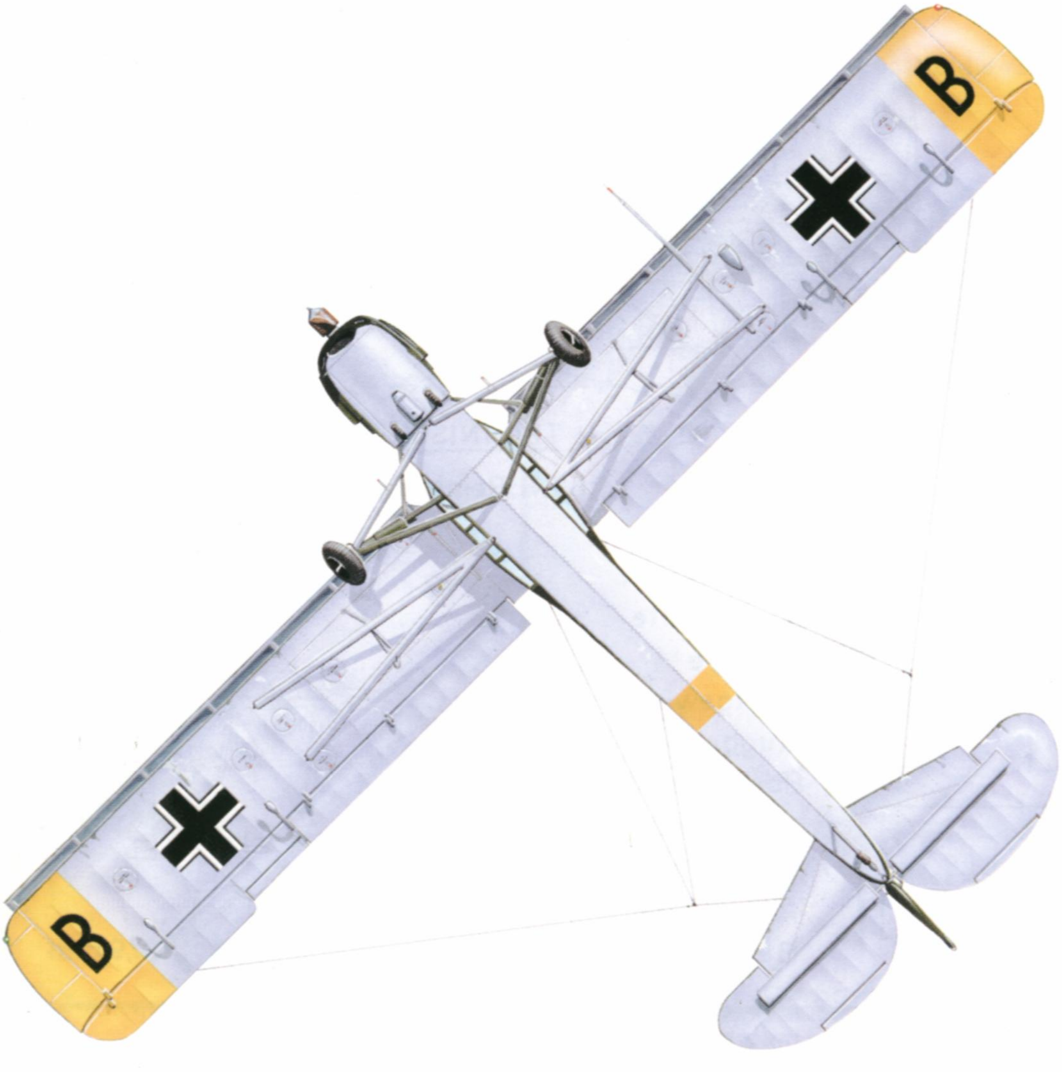

Lagerdeckel
Verschlußstück für Kurbelzapfen
Kurbelwellenzapfen
Gabelpleuelkopf
Aufhängeöse
Gegengewicht
Kurbelzapfen
Kolbenbolzen
Entlüfter
Zündkabel
Anlaßklauen
Anflanschnabe Luftschraube
Rutschkupplung
Handandreh-vorrichtung
Gemischregelung für Sum-Vergaser
Kurbelwelle
Mitnehmerwelle für Drehzahlmesser
Zwischenwelle
Antrieb für Magnetzünder
Druckluft-verteiler
Nockenwellenantriebsrad
Nockenwelle
Kraftstoff-pumpe
Nocken
Zylinder
Stauluft zum Vergaser
Kolben
Hüllrohr für Auslaßventilstößel
Schmierstoff-Druckpumpe
Kipphebellagerung
Schmierstoff-absaugpumpe
Pleuelstange
Ölabstreifring
Sieb
Kolbenring
Zylinderkopf
Zündkerze
Auslaß-ventil
Kühlrippen
Einlaßventilfeder
Schmierstoff-filter
Einlaßventil
Druckschraube
Schutzkappe

Der Motor des „Storch“ - Argus As 10 C -

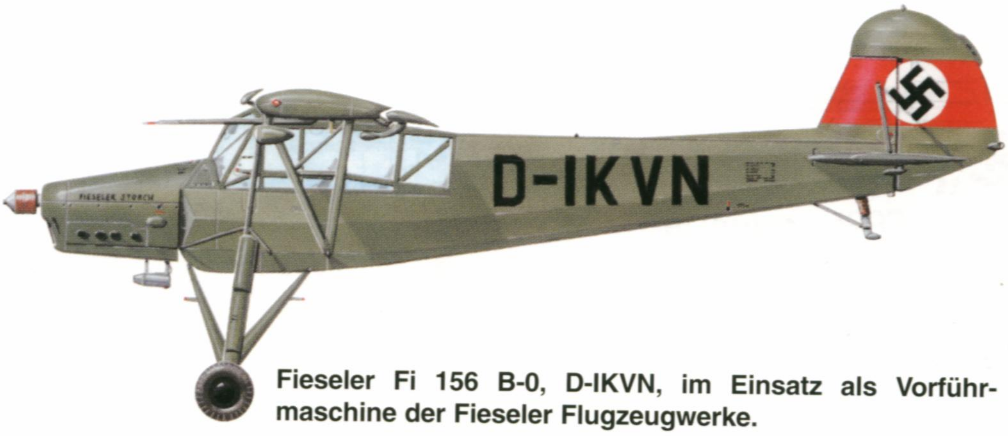

L2
BA



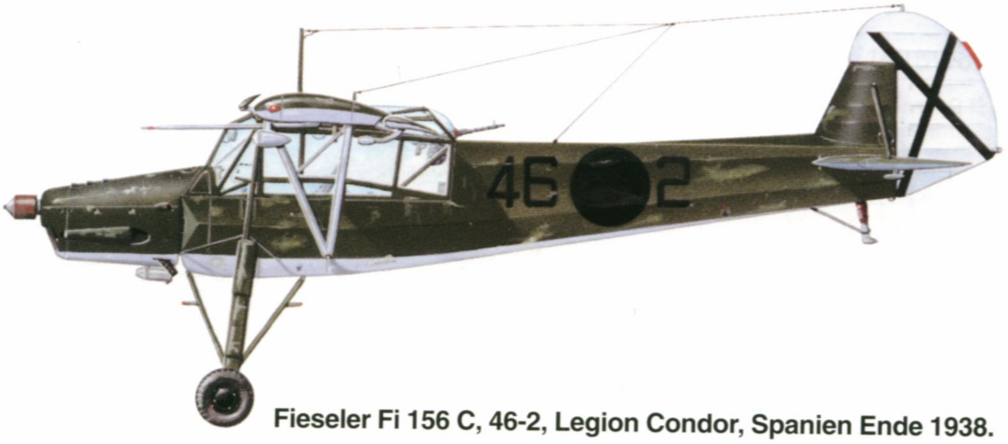
Fieseler Fi 156 C, L2+BA, Kurierstaffel des OKL (Geschwaderstab Lehrgeschwader 2), Ostfront Sommer 1942.



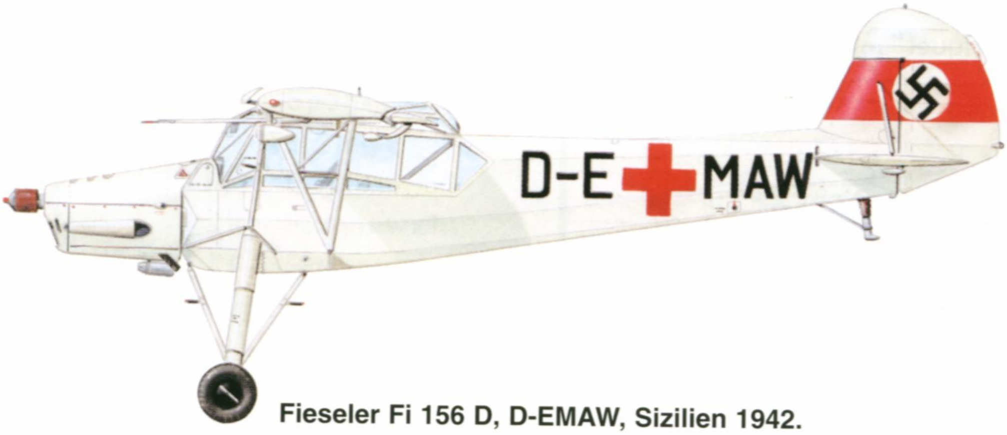
Zeichnungen: Manfred Meyer


D-IKVN
FIESELER STORCH

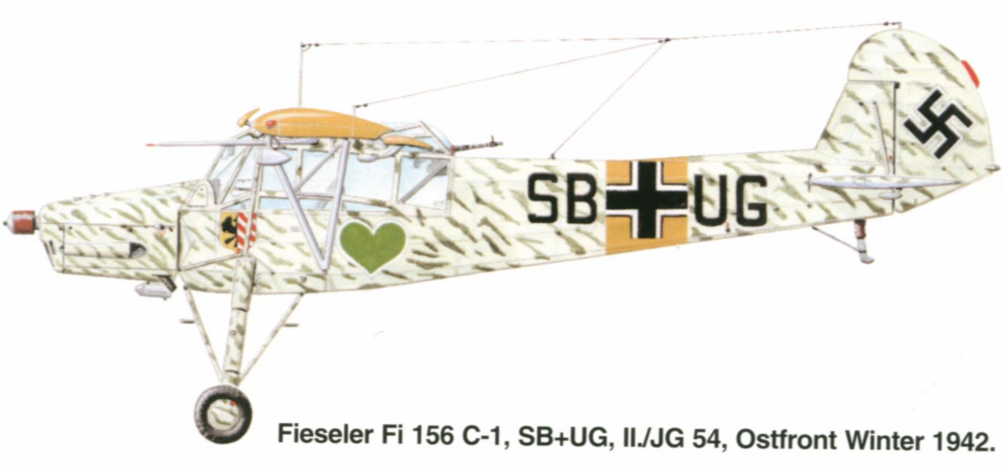
Fieseler Fi 156 B-0, D-IKVN, im Einsatz als Vorführmaschine der Fieseler Flugzeugwerke.



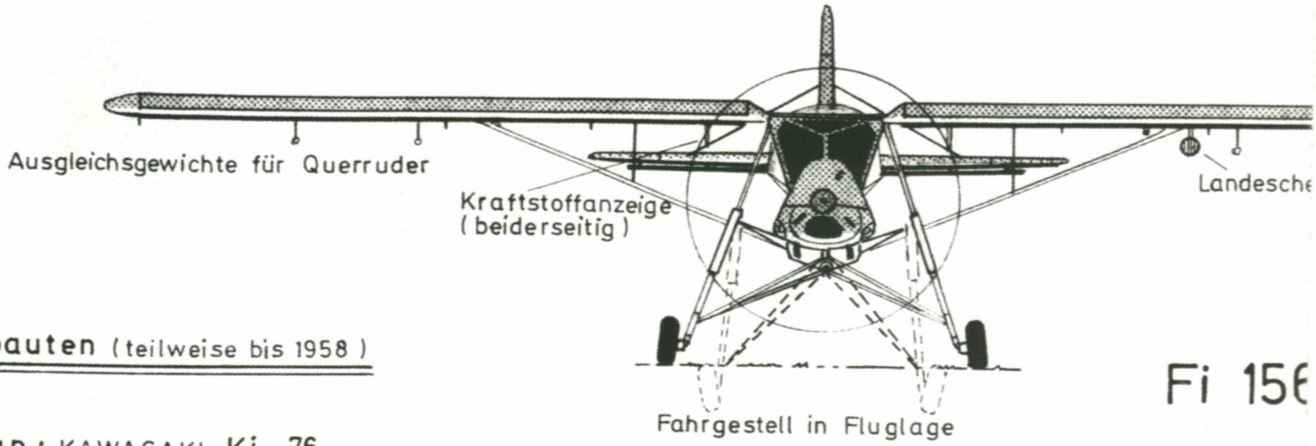
Fieseler Fi 156 C, 46-2, Legion Condor, Spanien Ende 1938.



Fieseler Fi 156 D, D-EMAW, Sizilien 1942.



Fieseler Fi 156 C-1, SB+UG, II./JG 54, Ostfront Winter 1942.


Ausgleichsgewichte für Querruder
Kraftstoffanzeige
(beiderseitig)
Landesche
Fahrgestell in Fluglage

Fi 156

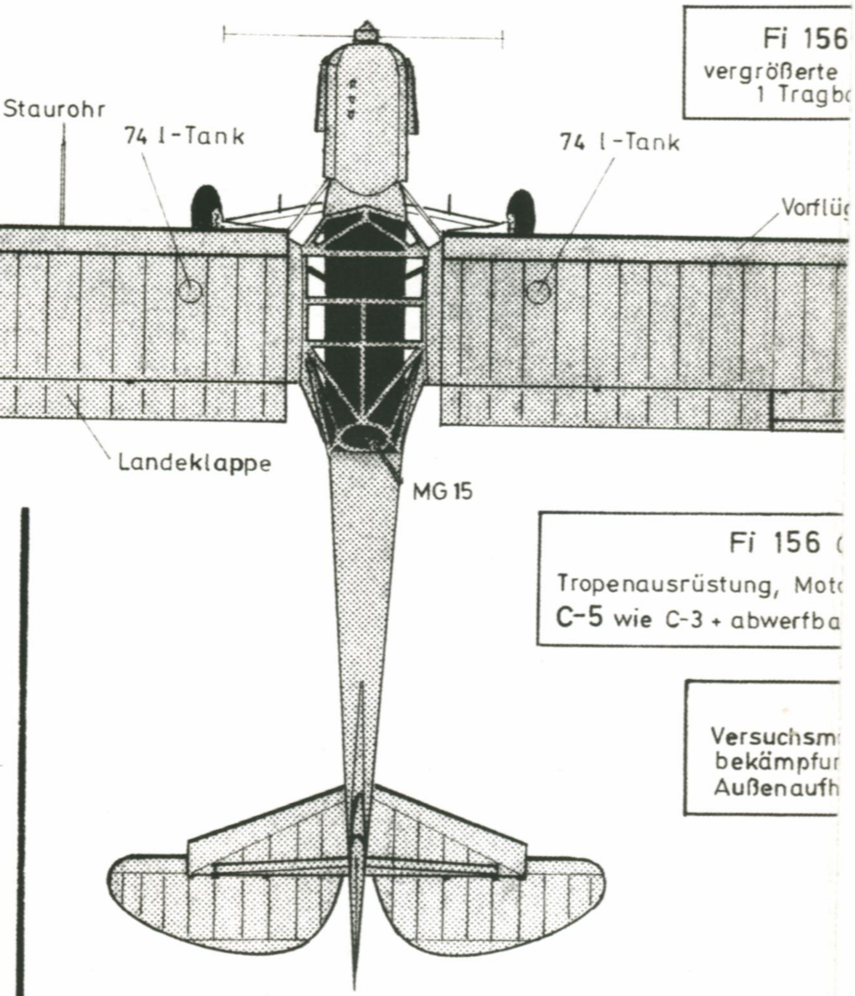
Lizenzbauten (teilweise bis 1958)

Japan: KAWASAKI **Ki-76**

Konstruktion stark abgeändert, Sternmotor

Tschechoslowakei: MRAZ

K 65 „Čap" mit Argus AS 10 C


Staurohr
74 l-Tank
74 l-Tank
Vorflüg
Landeklappe
MG 15

Fi 156
vergrößerte
1 Tragb

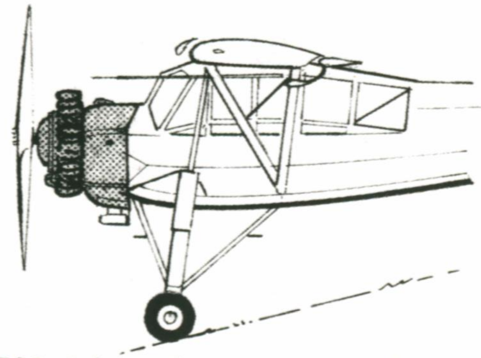
Fi 156 (
Tropenausrüstung, Mot
C-5 wie C-3 + abwerfba

Versuchsm
bekämpfu
Außenaufh

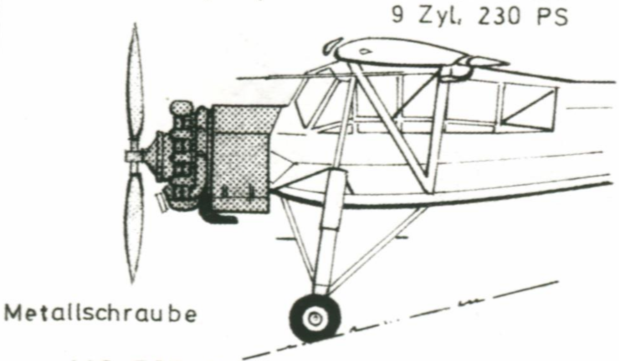
Frankreich: MORANE-SAULNIER

MS 500 „Criquet" mit Argus AS 10 C

MS 501 „Criquet" mit Renault 6 Q
Reihenmotor

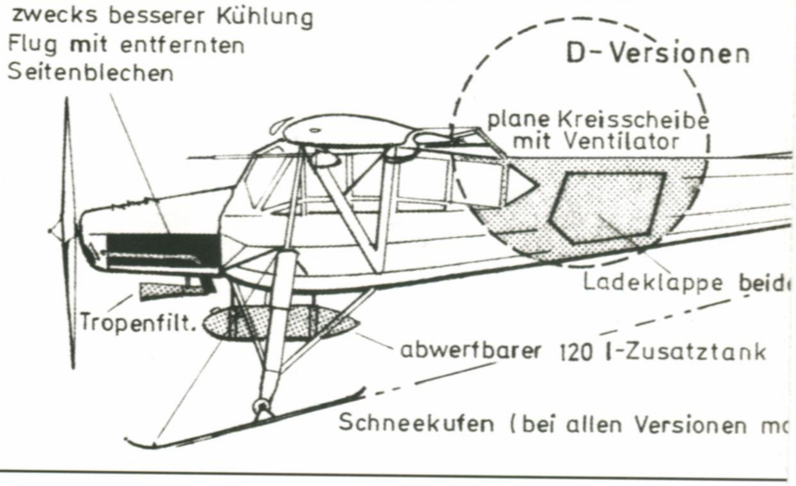


MS 502 „Criquet" mit Samson 9 ABb
9 Zyl. 230 PS


Metallschraube

MS 505 „Criquet" mit Jacobs R 755-A 2
7 Zyl. 304 PS

Konstruktion: Gerhard Fieseler mit dem Team Prof. D


zwecks besserer Kühlung
Flug mit entfernten
Seitenblechen
D-Versionen
plane Kreisscheibe
mit Ventilator
Ladeklappe beid
Tropenfilt.
abwerfbarer 120 l-Zusatztank
Schneekufen (bei allen Versionen mö

einwerfer

Firmenzeichen der
GERHARD FIESELER WERKE GMBH
KASSEL-BETTENHAUSEN

Reko
Maßstab-Blatt Nr. 43

Kurzstartflugzeug (STOL)

Fieseler Fi 156 „Storch"

Serienbau 1937–1958

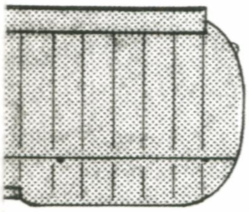
Maßstab **1:72** SCALE

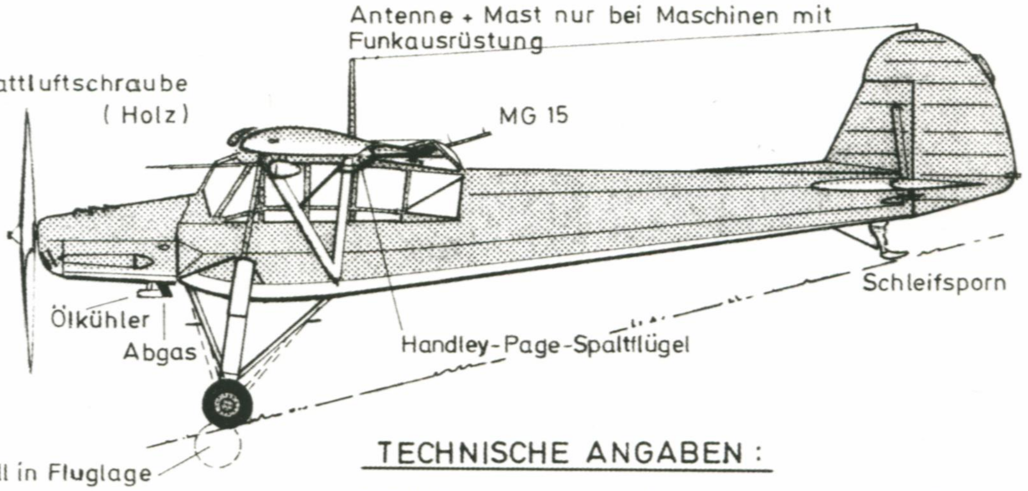
Erläuterung und Skizzen sämtlicher Versionen

C-1

C-2
Kabine,
ahre

gel (starr)




Antenne + Mast nur bei Maschinen mit Funkausrüstung
Zweiblattluftschraube (Holz)
MG 15
Schleifsporn
Ölkühler
Abgas
Handley-Page-Spaltflügel
Fahrgestell in Fluglage

TECHNISCHE ANGABEN:

Triebwerk	8 Zyl. Reihenmotor, luftgekühlt	Argus AS 10 C
Startleistung		240 PS
Besatzung		2–3 Mann
Spannweite		14,25 m
Länge		9,90 m
Rüstgewicht		930 kg
Fluggewicht		1 320 kg
Höchstgeschw. in Meereshöhe		175 km/h
Landegeschw.		48 km/h
Dienstgipfelhöhe		4 600 m
Reichweite		380 km
Bewaffnung		1 x 7,9 mm MG 15

C-3
or: Argus AS 10 P
rem Zusatztank

Fi 156 U
uster zur U-Boots=
ng, 3 x 50 kg-Bomben
ängung: Flächen/Rumpf

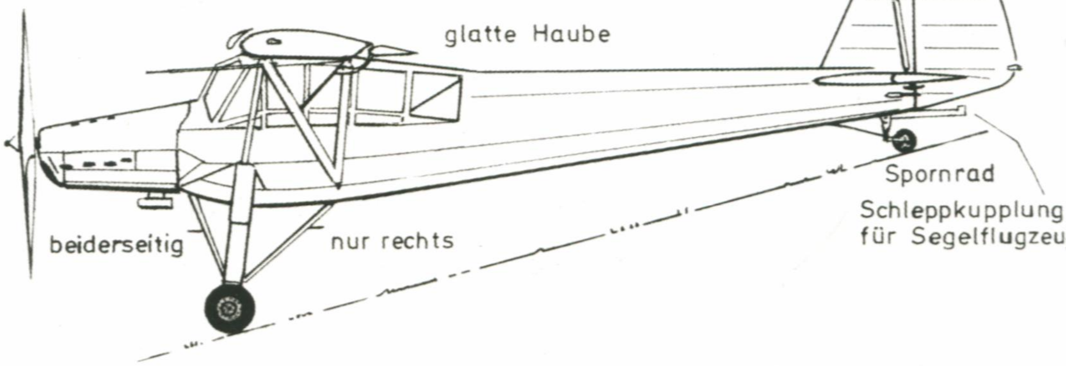
Fi 156 D
größerer Nutzraum, beiderseitig
Klappen für 2 Tragbahren

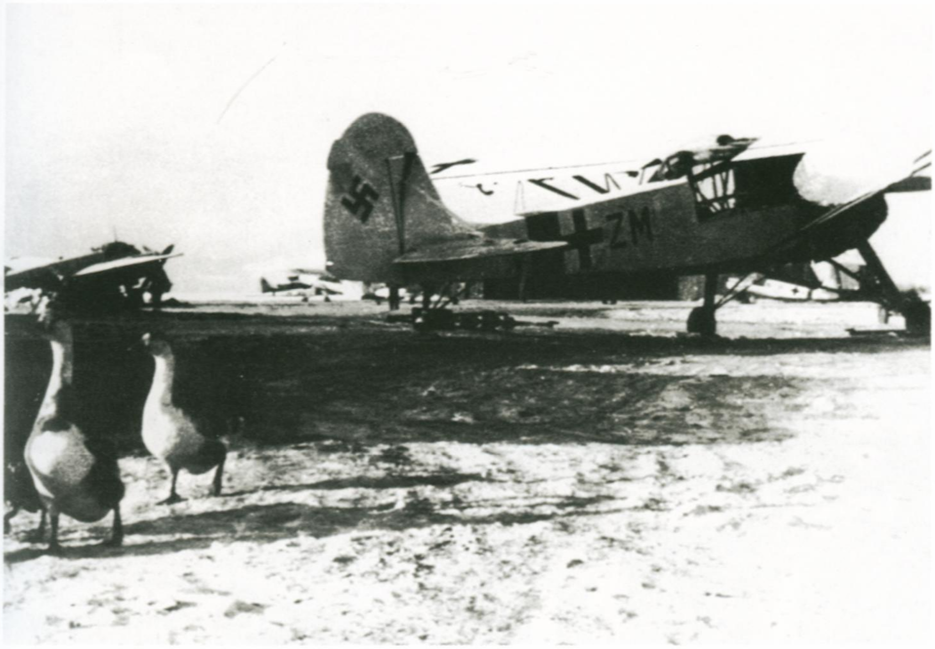
r. Ing. Winter u. Ing. Mewes

erseitig

ntierbar)

zivile Version **Fi 156 A**, ähnlich **B**


glatte Haube
Spornrad
Schleppkupplung für Segelflugzeuge
beiderseitig
nur rechts

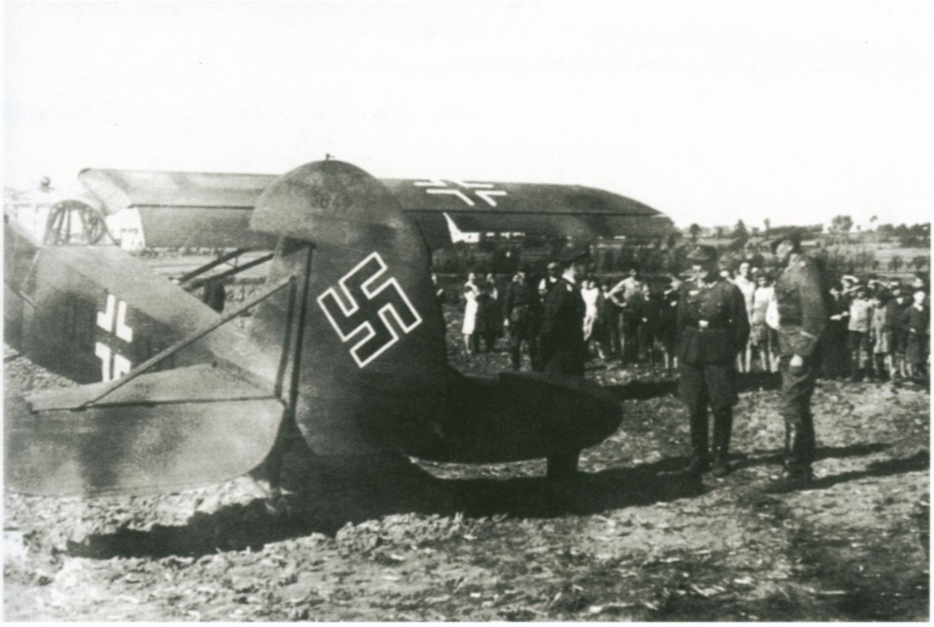


Zur Aufklärungsgruppe (H) 14 gehörte diese Fi 156 C-3.

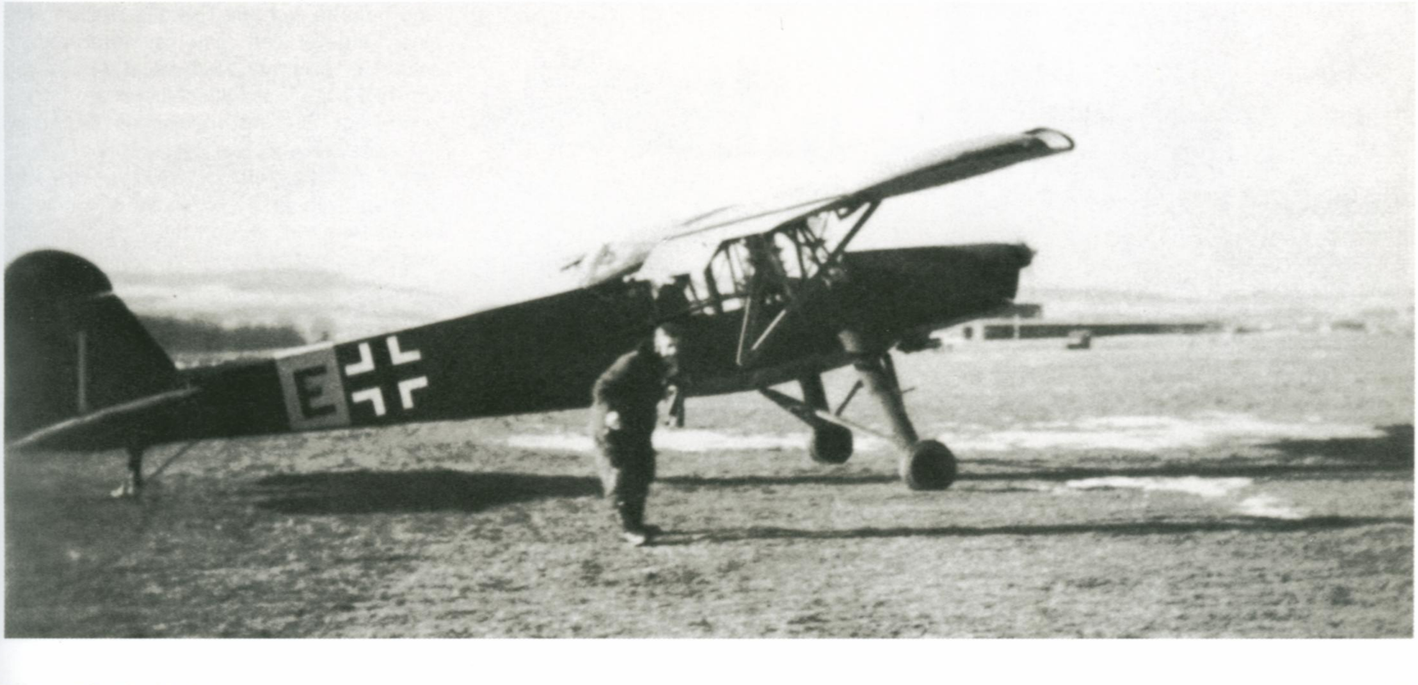
gerät kam vielfach das FuG 21 zum Einbau. Bis zu drei, oftmals auch nur zwei ETC 50, konnten zwecks Mitnahme von Abwurflasten (bis zu SC 50-Bomben) nachgerüstet werden. Die Verwendung der Rüstsätze 3 und 5 bis 9 war zudem jederzeit möglich.

Vom „Polizei-Storch“ gab es noch die Ausführung **Fi 156 F-1**. Diese glich der Nullserienausführung bis auf das elektrisch anzulassende Argus As 10 P-1 Triebwerk und besaß von Anfang an im Bereich der Flügelstreben jeweils eine Abwurf-Position. Zur „Bandenbekämpfung“ konnte die Fi 156 F mit zwei Rosten 24 SD 2/XII-Bomben ausgerüstet werden. Dies ermöglichte die Mitführung von 48 kleinen SD 2-Bomben. Die Auslösung dieser Zuladung erfolgte durch Drücken des Bombenknopfes am Knüppelgriff des Piloten oder durch Druck auf den Bombenknopf im Bereich des Beobachterplatzes. Durch eine kürzere oder längere Betätigung des Knopfes ließ sich die Anzahl der ausgelösten Kleinbomben bestimmen. Bei kürzester Betätigung des Knopfes fielen zumeist drei bis fünf SD 2-Splitterbomben. Die Abwurfanlage bezog ihren Strom direkt vom Bordnetz und war über einen 6 Ampere-Selbstschalter abgesichert. Mittels eines Notzugs konnte die gesamte Bombenlast auch ohne elektrische Auslösung abgeworfen werden.

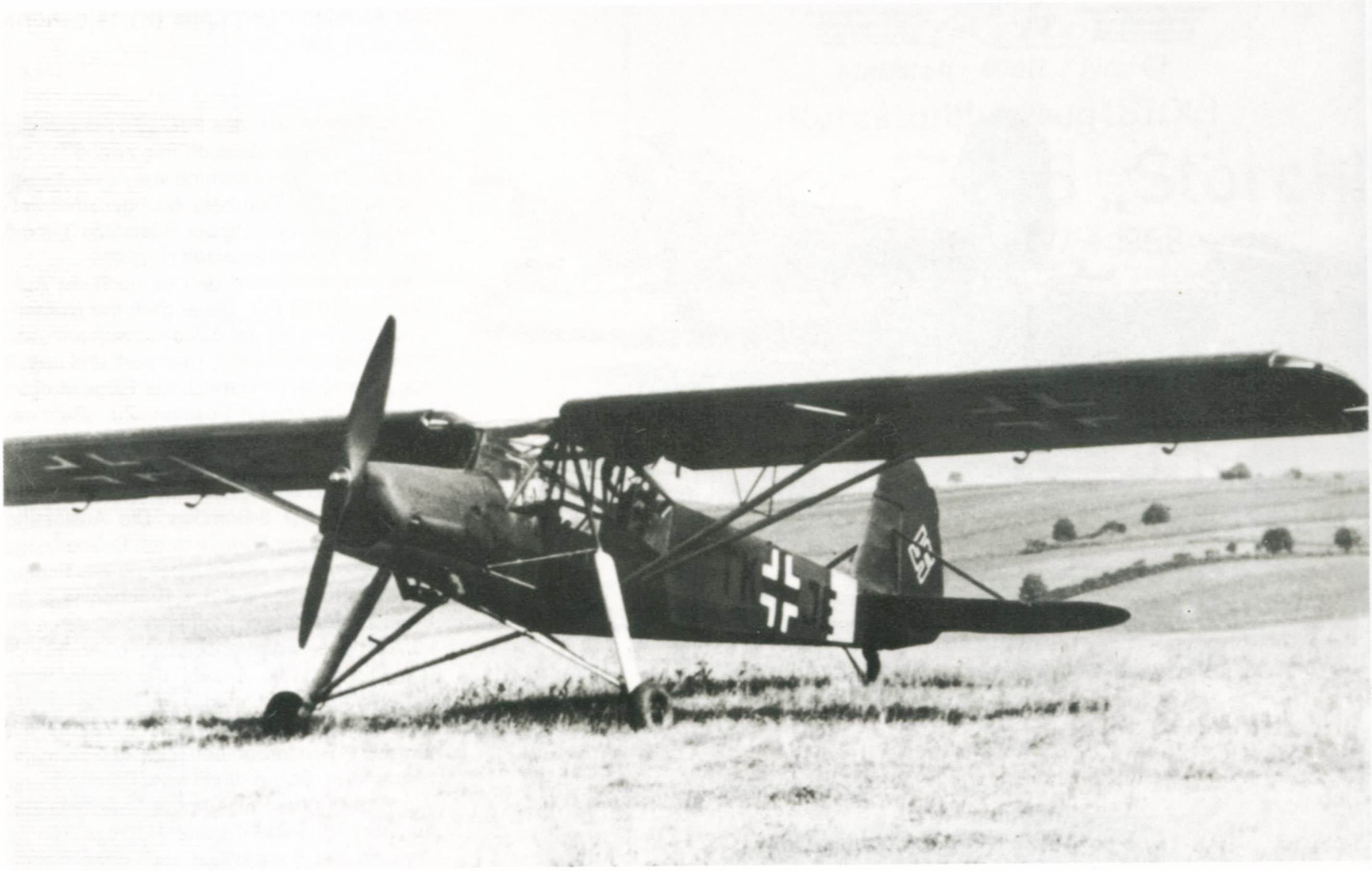
Eine Maschine, vermutlich die Fi 156 C-2 (CQ+QS), wurde 1940 mit einer der F-Ausführung entsprechenden Ausrüstung durch die E-Stelle Rechlin für kurze Zeit erprobt. Im April 1941 waren fünf Fi 156 C-3 für die



Rückansicht der Fi 156 C-3 (WerkNr. 5849, DJ+HH).



Zwischenlandung während eines Kurierfluges im Osten.



Die Fi 156 C-3 (TK+JE) in den Weiten Rußlands.

Abgabe an die Polizei geplant. Vermutlich wurden die Maschinen in eigener Regie entsprechend umgerüstet und sodann als F-0-Ausführung bezeichnet. Ob die mit Fi 156 F-1 bezeichnete Serienversion jemals, wenn überhaupt, in nennenswerter Anzahl hergestellt worden ist, darf bezweifelt werden.

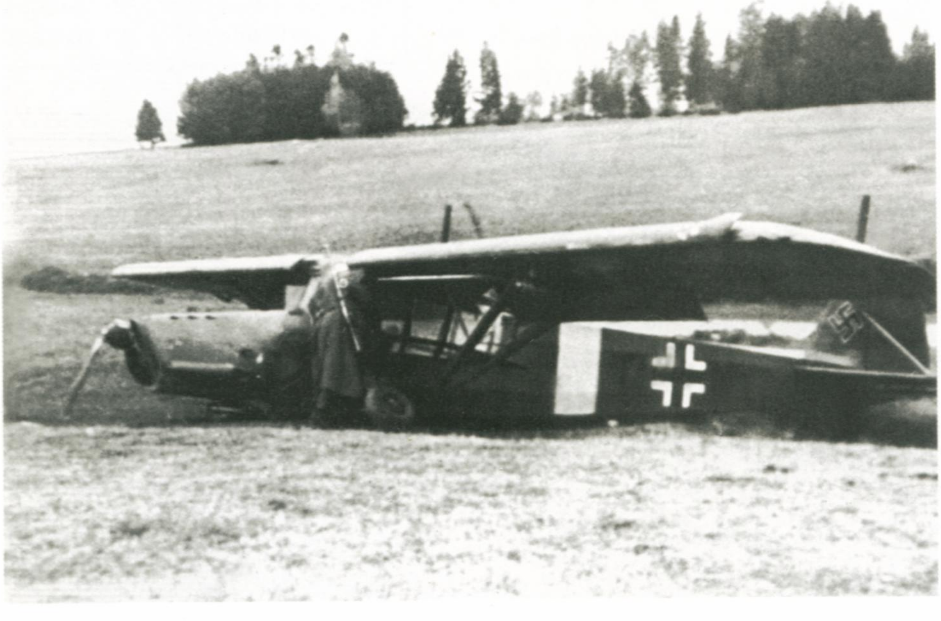
Projekte

Im Sommer 1942 forderte Reichsmarschall Hermann Göring die Entwicklung und Herstellung eines „gepanzerten Storchs". Von diesem sollten monatlich 20 produziert werden. Infolge der Gewichtszunahme war selbst eine vernünftige Teilpanzerung der Maschine nicht machbar. Die Pläne wurden daher zu den Akten gelegt.

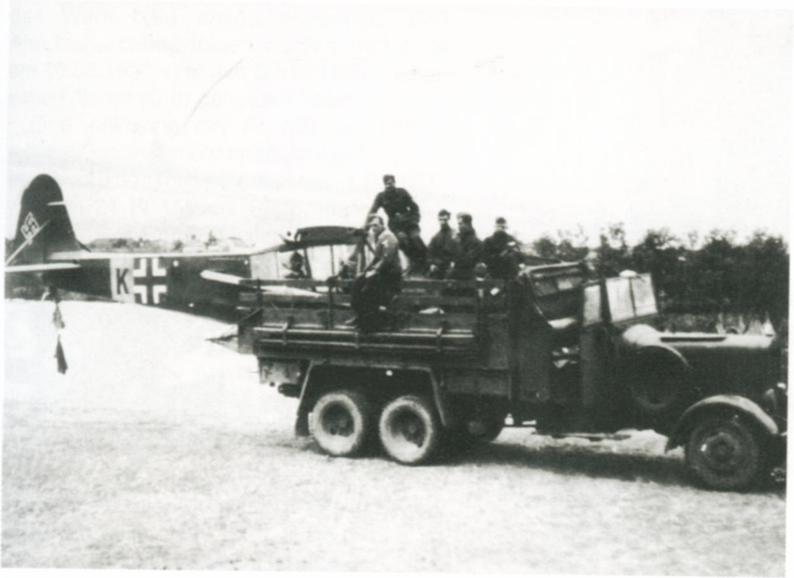
Als Schwimmerversion der Fi 156 C sollte 1943 ein „See-Storch" entwickelt werden, doch die Zelle der Fi 156 war für die bei Wasserlandungen einwirkenden Kräfte nicht ausgelegt. Eine Umkonstruktion erschien vom Aufwand gesehen als nicht gerechtfertigt. Die Pläne wurden daher ebenfalls schnell zu den Akten gelegt. Der neuen Ausführung (eventuell C-4 oder C-6) wurde in der Produktionsstudie 1023 des Beschaffungsamtes des RLM vom 30.03.1944 jedoch noch Bedeutung beigemessen, da man 10 bis 20 % „See-Störche" in die Planstudie aufnahm.

Mit der Erprobung der Fi 156 mit Abwurfanlage befaßte sich die E-Stelle Rechlin über eine längere Zeit. Die Mustererprobung wurde im Sommer 1940 durchgeführt und am 19.09.1940 ein abschließender Bericht angefertigt. Bei der praktischen Erprobung der Abwurfanlage, die für die Mitnahme von drei 50 kg schweren Lasten vorgesehen war, ergaben sich keine Beanstandungen. Die ersten Bomben wurden quer zur Windrichtung ausgelöst. Als Zielvorrichtung waren am rechten Kabinenfenster schwarze Zielstriche angebracht worden. Beim Angriff in Windrichtung wurde mittels Revi geworfen. Als sehr einfach erwies sich das Zielen im Sturzflug, insbesondere bei Rückenwind. Dipl.-Ing. Walter Ballerstedt faßte das Ergebnis der Erprobung wie folgt zusammen:

„Es wurde bei viel und wenig Wind oder mit Notzug, blind oder scharf, auf

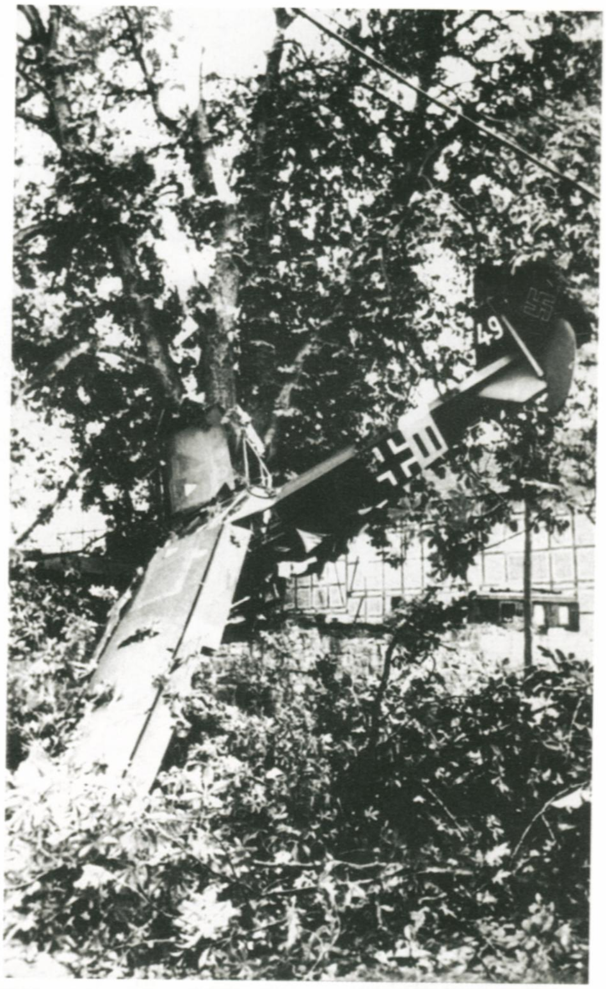


Ein schwerer Bruch einer frühen Fi 156 C-3 mit gebrochenem Fahrwerk.

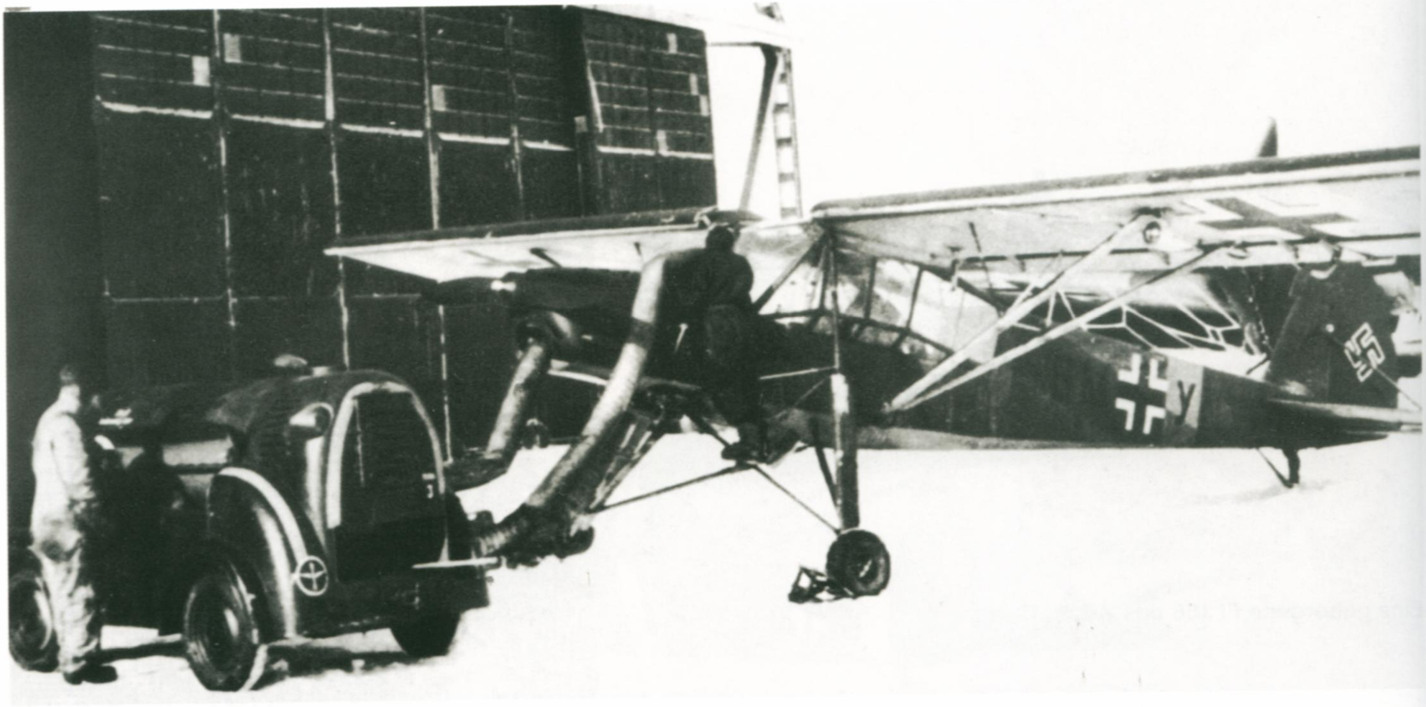


Eine geborgene Fi 156 des KG 3 „Blitz“.

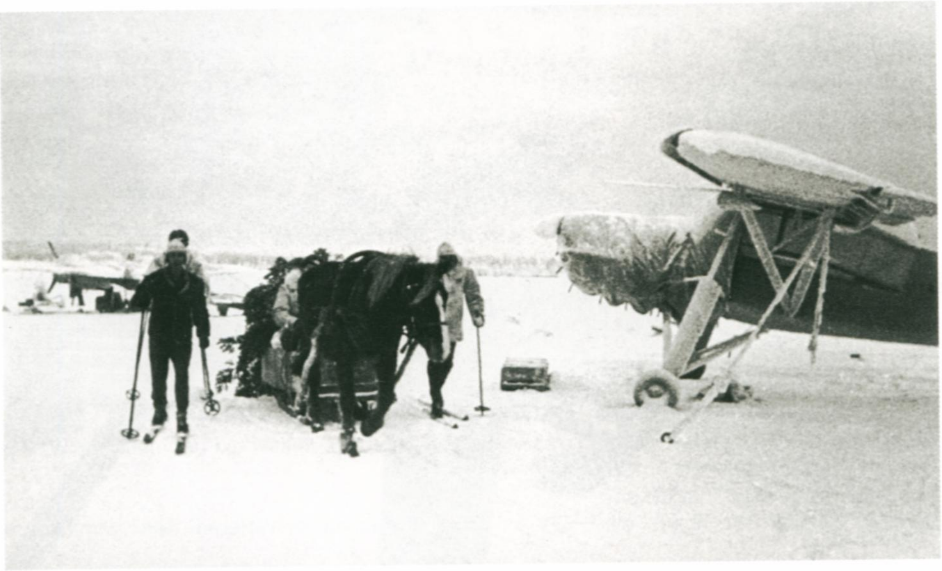
Eine des Fi 156 C-3 des Kommandos „Niwi“.



Ein Fi 156 „Storch“ beim Einschweben auf einen russischen Flugplatz.



Zur Aufklärungsgruppe (F) 11 gehörte die 6M+YN, die hier für einen Verbindungsflug vorbereitet wird.



In Finnland entstand diese Aufnahme eines gegen Schnee und Eis geschützten „Storchs“.

auf Land- oder Wasserziel, einzeln oder in Reihe geworfen, im Waagerechtflug mit 145 bis 90 km/h Fahrt aus 400 bis 200 m Höhe, und in kurzen Stürzen von 450 bis 550 m auf 300 bis 150 m Höhe mit Neigungen über 60° hinaus mit Fahrtanzeigen von 180 bis 245 km/h. ... Es wurde nicht ein 50 %-Trefferkreis gezeichnet, sondern ein Ziel von 2 x 2 m angenommen und Treffer in einer wirksamen Entfernung von 8 m gewertet; also alle Einschläge in einem Kreis von 20 m Durchmesser um den Zielpunkt. Von etwa 35 Würfen traf ein Drittel, d. h. bei einiger Geschicklichkeit trifft eine der drei Bomben das Ziel sicher.“
Außerdem wurden Versuche mit bis zu 135 kg schweren, 1940 erbeuteten französischen Wasserbomben unternommen, um festzustellen, ob sich der „Storch“ als leichtes, zweisitziges U-Boot-Jagdflugzeug eignen würde.
Die Ergebnisse dieser Erprobung waren später für die Entwicklung der Fi 156 als „Polizei-Storch“ nützlich.

Produktion bei Fieseler

Außer den Mustermaschinen waren 1935 zunächst nur zwei Nullserien (A-0 und B-0) bei den Fieseler-Werken geplant. Die Arbeiten an jeweils zehn Maschinen kamen 1937 problemlos voran.
Angesichts der guten Flugleistungen konnte

Die Fi 156 C-3 war hinter der Ostfront vielfach als Stabsflugzeug im Einsatz.

das Werk bald davon ausgehen, daß Anschlußaufträge folgen würden, zumal es am 10.08.1937 in einem Bericht des Technischen Amtes (C II) geheißen hatte:

„Eine Ablösung der Fi 156 als Verbindungsflugzeug nicht beabsichtigt."

Im Produktionsprogramm vom 1.04.1937 war von 21 Fi 156 die Rede, die bis September 1938 fertigzustellen waren. Bereits im folgenden, drei Monate später, am 1.07.1937 herausgekommenen Programm, wuchs der Auftrag auf 120 Maschinen an, deren Endmontage zwischen Januar 1938 und Juni 1939 zu bewerkstelligen war. Bis Juli 1937 waren erst zwei der Serienflugzeuge an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert worden.

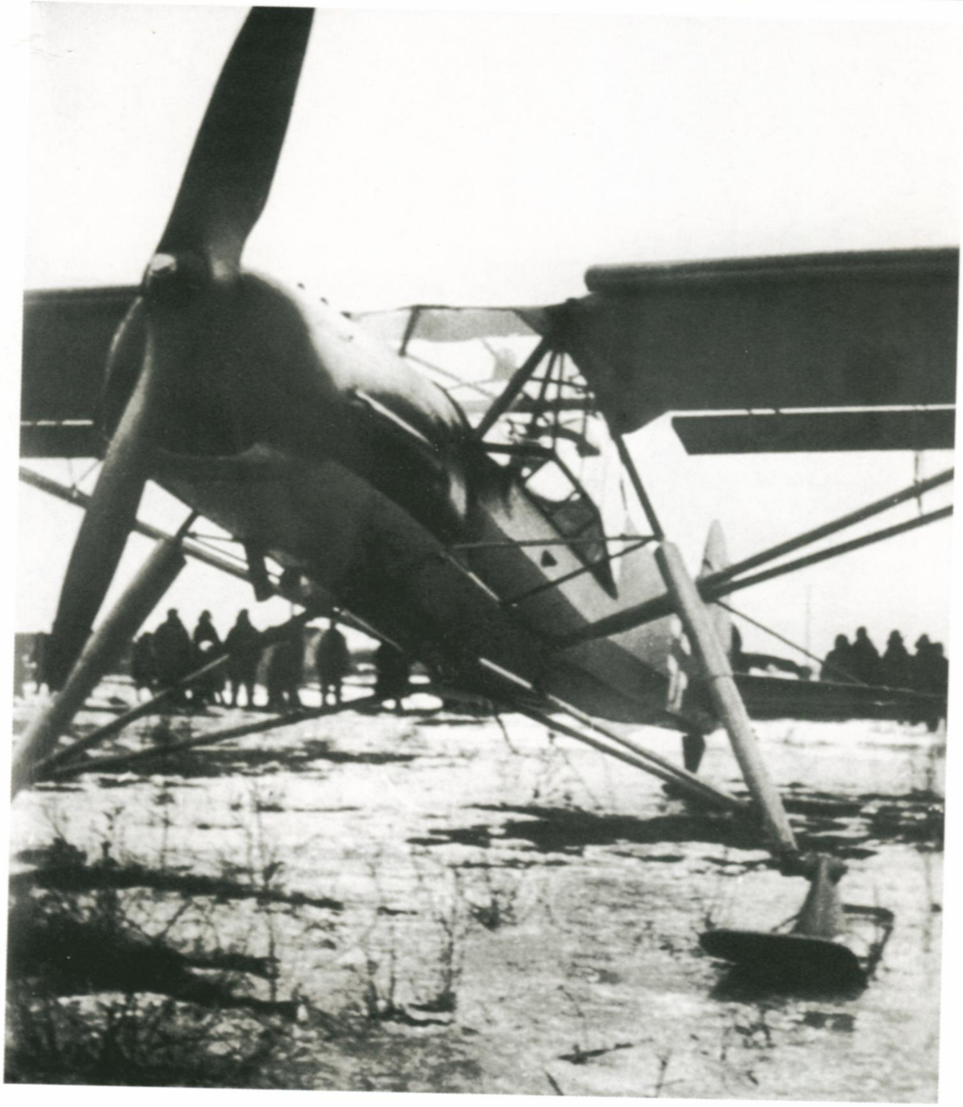
Die Produktion fand vor allem im Stammwerk der Fieseler Flugzeug Werke in Kassel statt. Sie belief sich 1936 auf drei und im Jahre 1937 auf 24 Maschinen.

Das Lieferprogramm vom 1.01.1938, welches den Zeitraum vom Januar 1938 bis Juni 1939 abdecken sollte, wies 91 Maschinen aus, von denen zehn bereits geliefert waren. Bis zum 31.03.1938 wuchs die Anzahl auf 24 Flugzeuge an. Insgesamt wurden im Jahr 1938 96 „Störche" ausgeliefert.

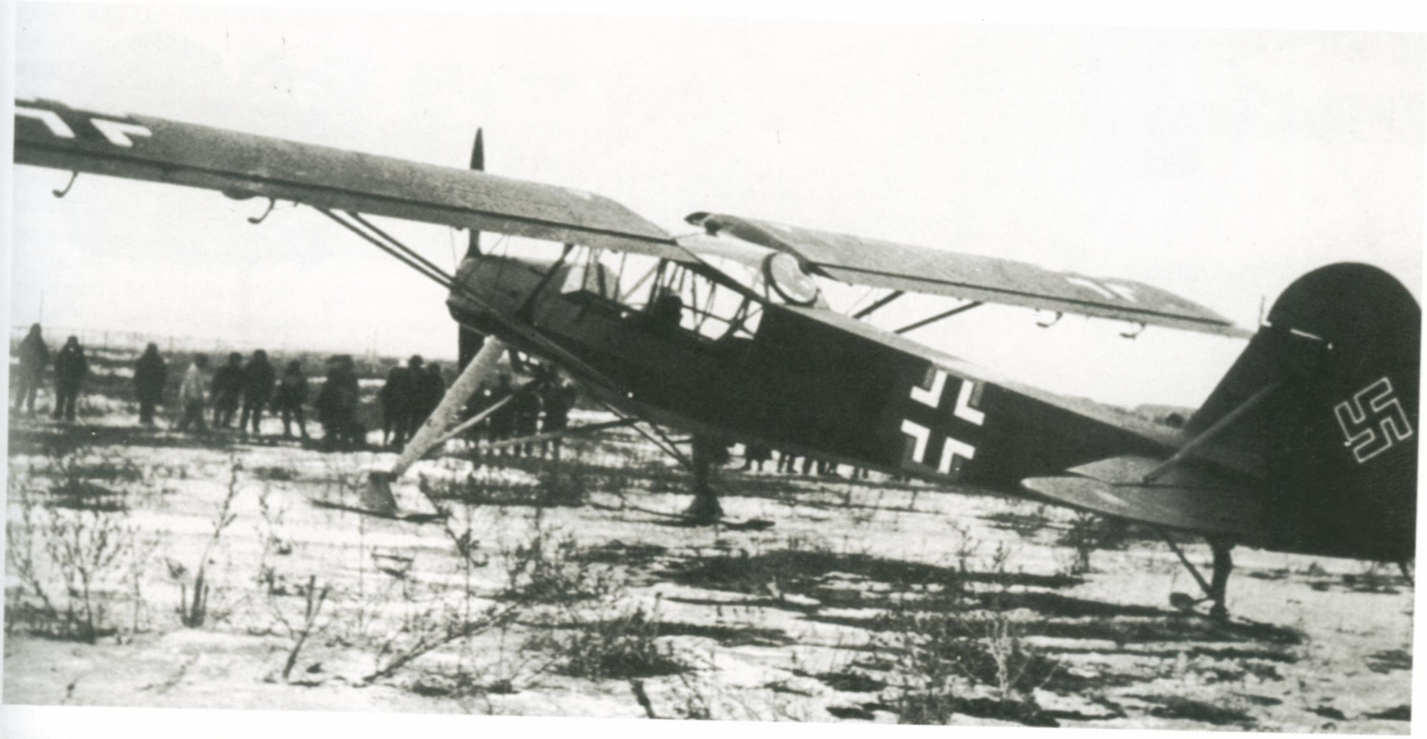
Gemäß dem Lieferprogramm 10 (vom 1.01.1939) waren in der Zeit vom 1.01.1939 bis einschließlich zum 30.06.1941 anstelle von 120, insgesamt 220 „Störche" zu produzieren. Während der drei letzten Monate waren 75 Neubauten fertiggestellt worden.

Im Lieferprogramm 11 vom 1.04.1939 standen insgesamt 340 Fi 156, die bis März 1942 vom Band laufen sollten. Seit der Aufnahme der Produktion bis zum 31.03.1939 hatten die Fieseler Werke bereits 195 „Störche" abgeliefert.

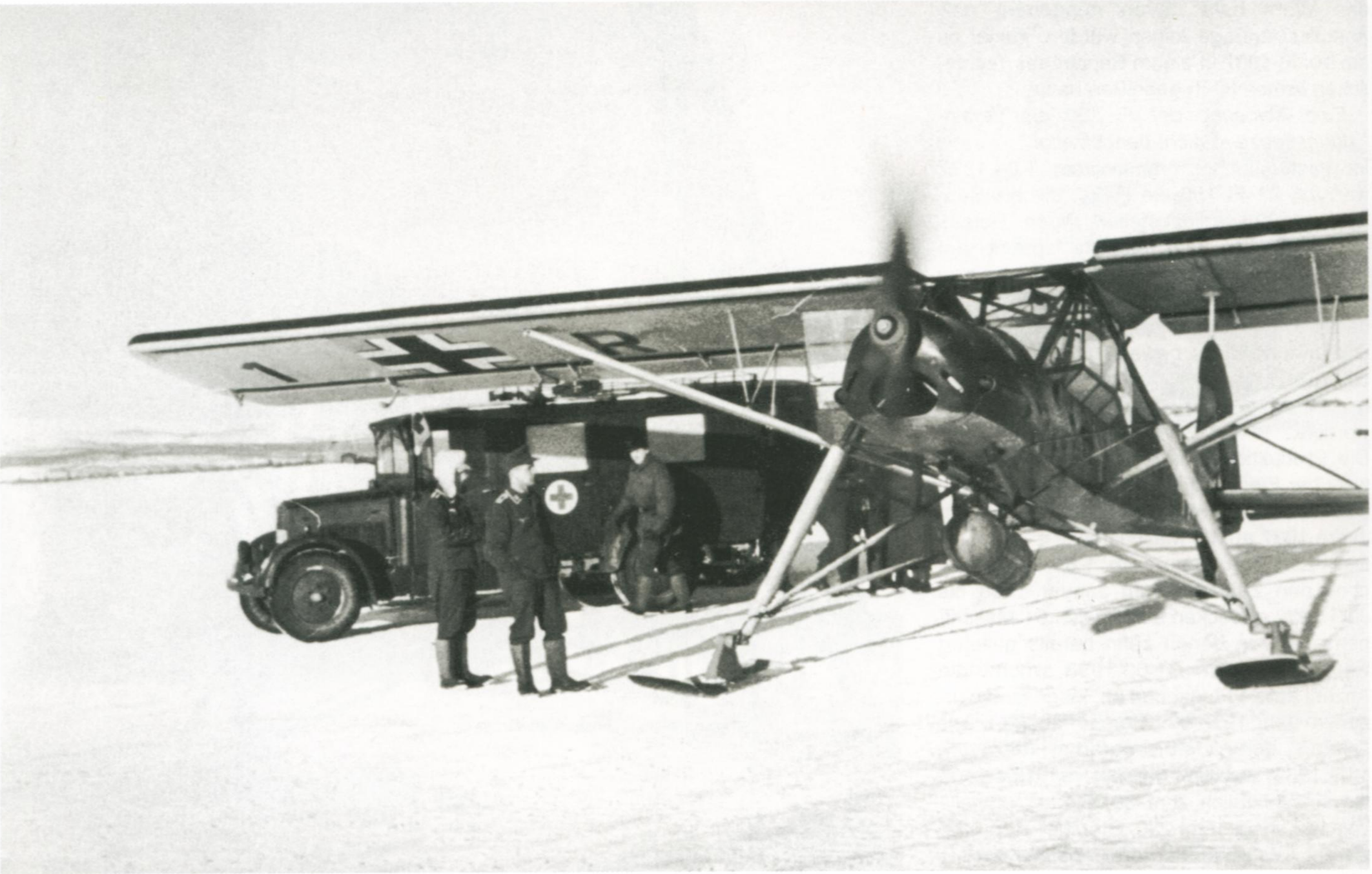
Dem nachfolgenden Programm (LP 16), das am 25.10.1939 herauskam, zufolge wurden bis zum 31.08.1939 bereits 286 „Störche"



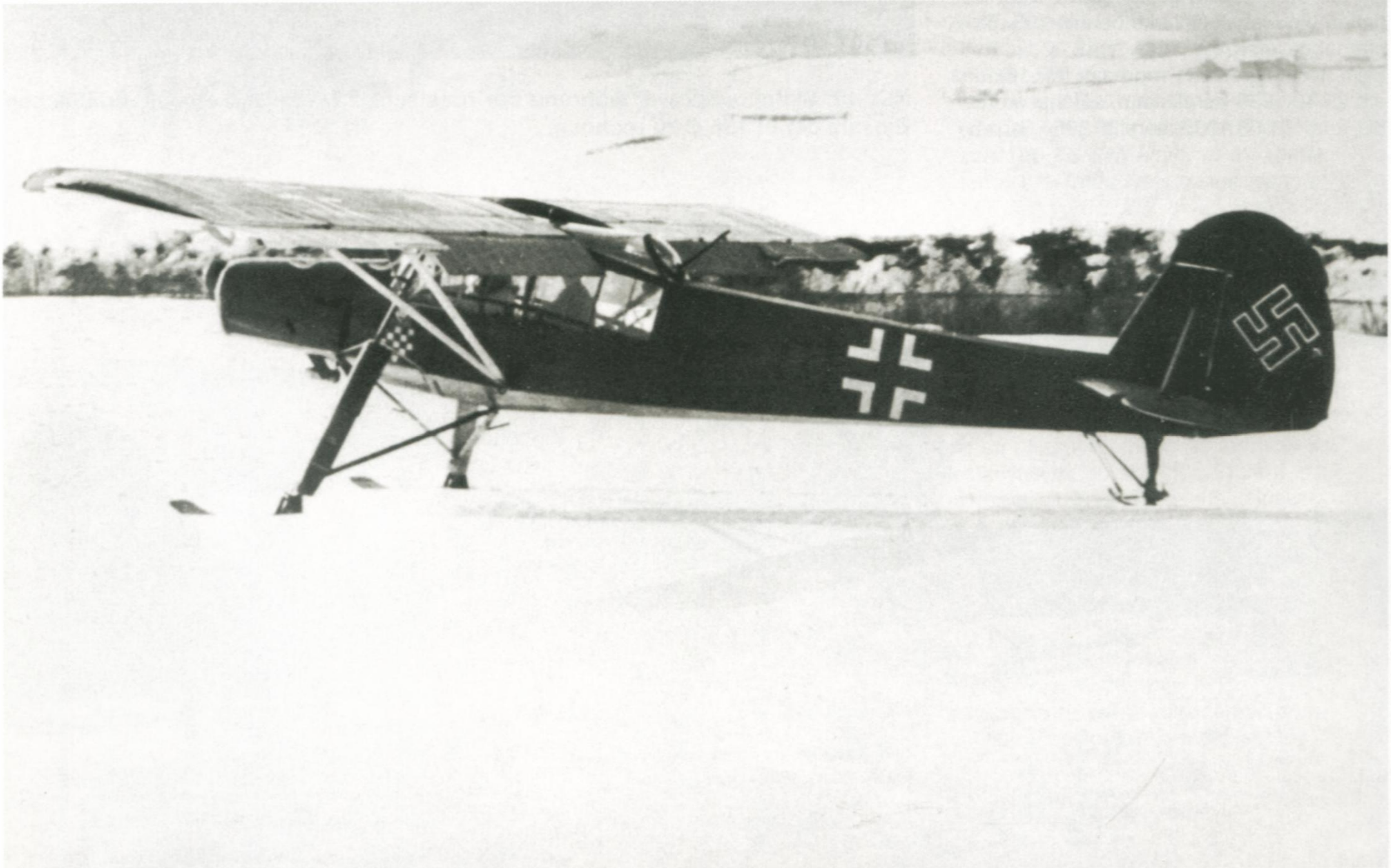
Nur mit Skifahrwerk war während der russischen Winter mit einem verläßlichen Einsatz der Fi 156 C zu rechnen.



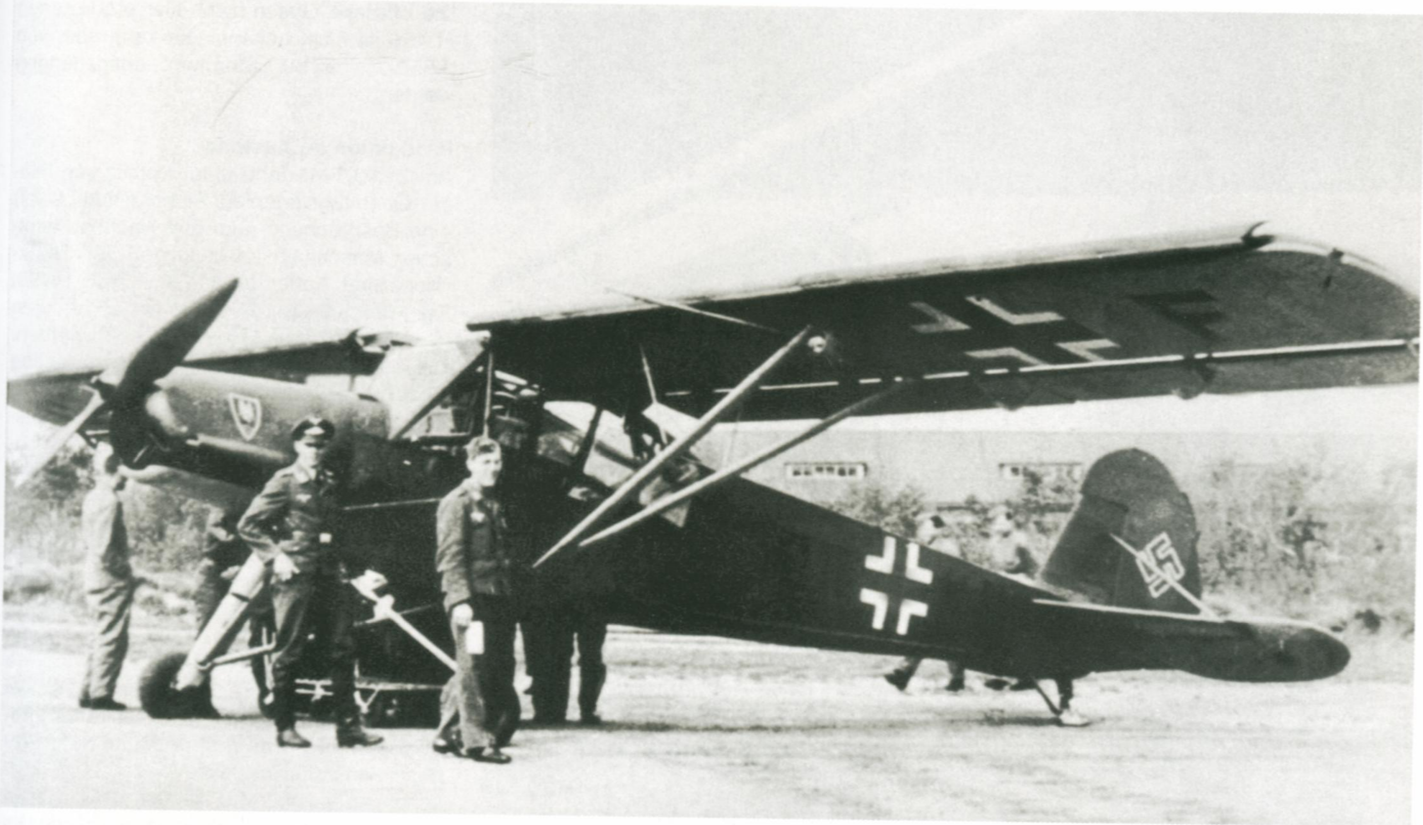
Landung einer Fi 156 mit Skifahrwerk im Mittelabschnitt der Ostfront.



Diese Fi 156 C wurde bei der Aufklärungsgruppe (F) Lappland für einen dringenden Sanitätsflug eingesetzt.



Den kroatischen Fliegerkräften standen einige Fi 156 C-1 und C-3 für Verbindungsaufgaben zur Verfügung.



Als Stabsflugzeug bei einem Nachtjagdverband wurde diese Fi 156 C geflogen.

fertiggestellt. Das Auftragsvolumen hatte sich inzwischen auf 703 Maschinen erhöht, so daß eine Restlieferung von vorläufig 417 Maschinen ausstand. Allein zwischen September und Dezember 1939 waren 46 von 54 vorgesehenen Fi 156 dazugekommen, so daß im Jahre 1939 immerhin 220 Maschinen hinzukamen.

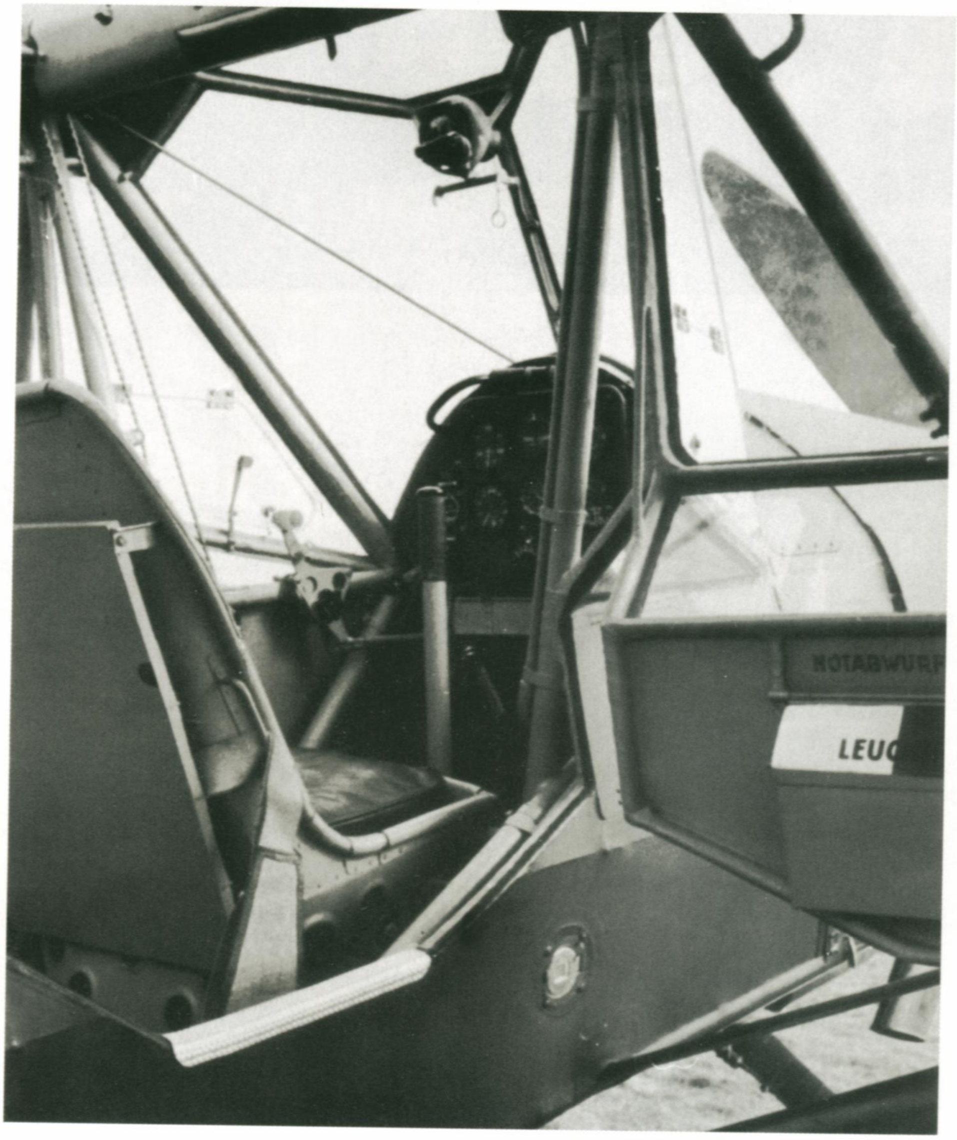
Im Jahr 1940 folgten dann 216 und 1941 genau 430 Maschinen. Im April 1941 fand der Übergang von der Baureihe C-2 zur C-3 statt.

Das Lieferprogramm 222 vom 1.07.1942 sah bis zum 30.09.1944 insgesamt 2.127 Fi 156 vor. Von diesem Auftrag waren bis Ende Juni 1942 bereits 651 fertiggestellt worden. Der Lieferrückstand belief sich auf nur acht Flugzeuge.

Im Jahre 1942 baute man im Stammwerk zusätzlich 484 Fi 156; weitere 480 folgten im folgenden Jahr. Damit hatte die Endmontage im Stammwerk allein 1.953 Fi 156 hervorgebracht. Die Produktion der Fi 156 „Storch" wurde im Oktober 1943 im Stammwerk der Fieseler Werke eingestellt, nachdem dort die Produktion von Fw 190 A-Jagdmaschinen immer breiteren Raum einnahm.

In Kassel wurden die Störche mit den Werk-Nrn. 601 bis 799, 4201 bis 5999 und 8001 bis 8488 produziert.

Die Fortführung des Produktionsauftrags wurde an die Firma Leichtbau Budweis (LBB) abgegeben, von wo er im Juni 1944 auf Mraz in Chosen erweitert wurde.



Blick in die Kabine der Fi 156 C.

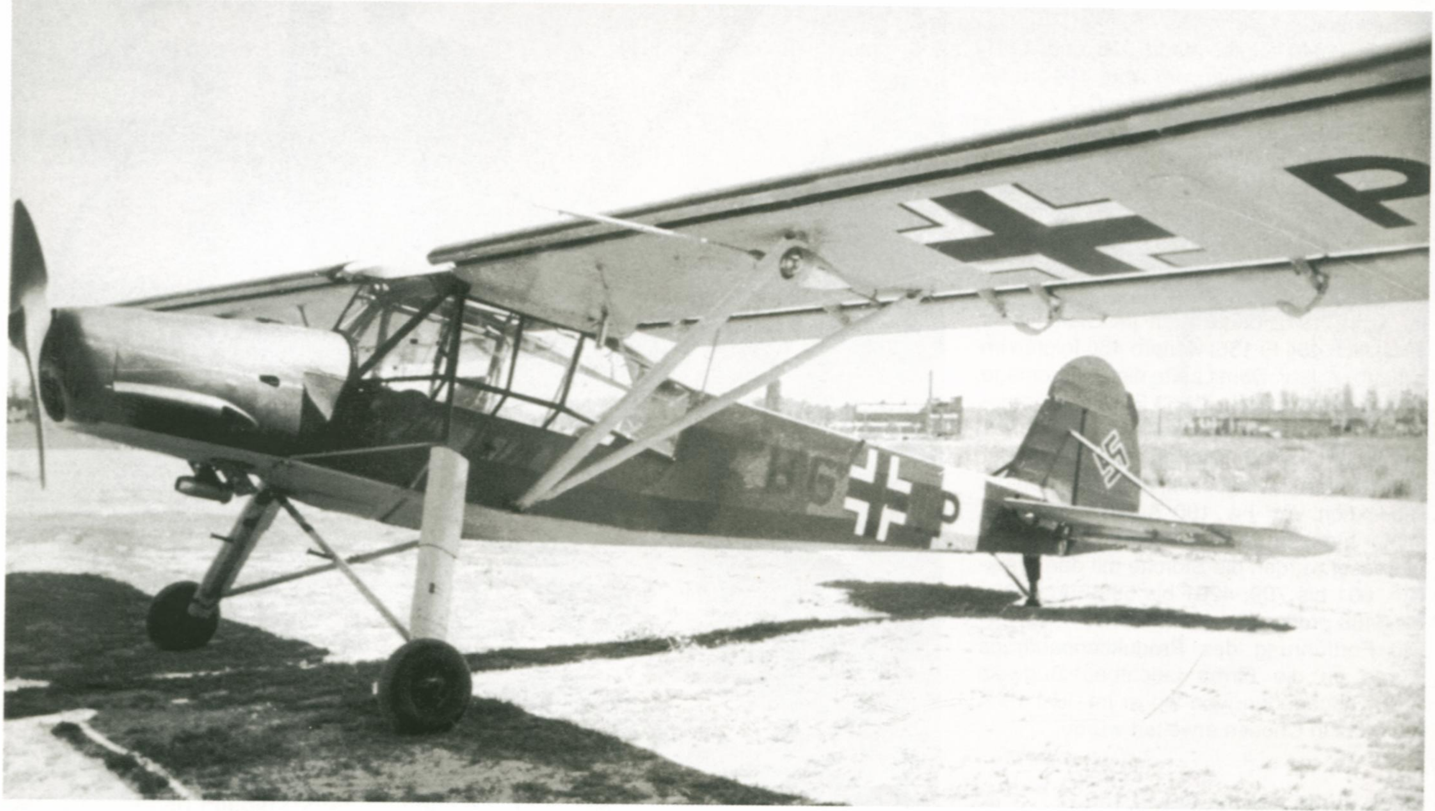
Die offizielle Gesamtzahl aller produzierten Fi 156 ist nicht bekannt. Es kann aber von 2.550 bis 2.750 „Störchen“ ausgegangen werden.

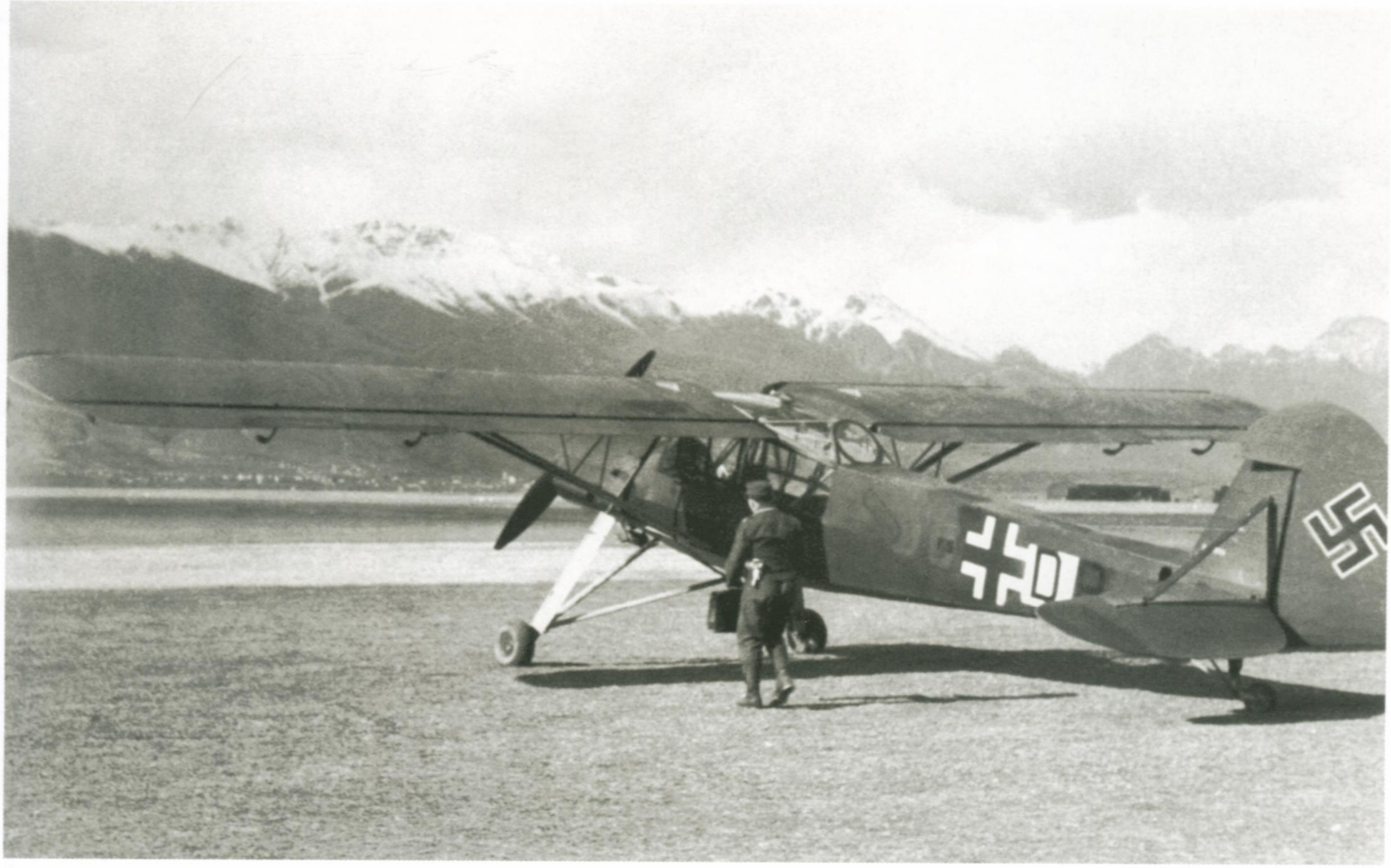
Produktion im Ausland

Am 21.03.1941 fand unter Vorsitz von Flieger-Oberstabsingenieur Alpers (RLM LC-2 I) eine Besprechung über den Nachbau deutscher Maschinen im besetzten Teil Frankreichs statt. Außer der Ar 196, Bf 108, Do 26, Fw 189 und Ju 52, sollte neben anderen auch die Fi 156 in Lizenz vergeben werden. Die Zeichnungssätze waren bereits Anfang 1941 ausgeliefert worden. Die Anfertigung der für die Einrichtung einer Produktionsstraße notwendigen Groß- und Kleinvorrichtungen erfolgte direkt beim Lizenznehmer. Davon ausgenommen waren Vorrichtungen für die Triebwerksverkleidung, die von Fieseler zur Verfügung gestellt wurden. Insgesamt wurde die terminliche Lage für die Aufnahme der Fertigung als gut bezeichnet. Dennoch benötigte man bei Morane-Saulnier in Le Puteaux in Frankreich noch etwa ein Jahr, ehe die Fi 156 ab April 1942 bei den dortigen Morane-Werken in Serie produziert wurde. Das dort gebaute erste Produktionsmuster trug die WerkNr. 1001. Zwischen April 1942 und August 1944 wurden insgesamt etwa 785 Störche produziert. Im Jahre 1942 kam es zur Endmontage von

Generaloberst von Greim entsteigt seinem Reiseflugzeug, einem „Storch“.

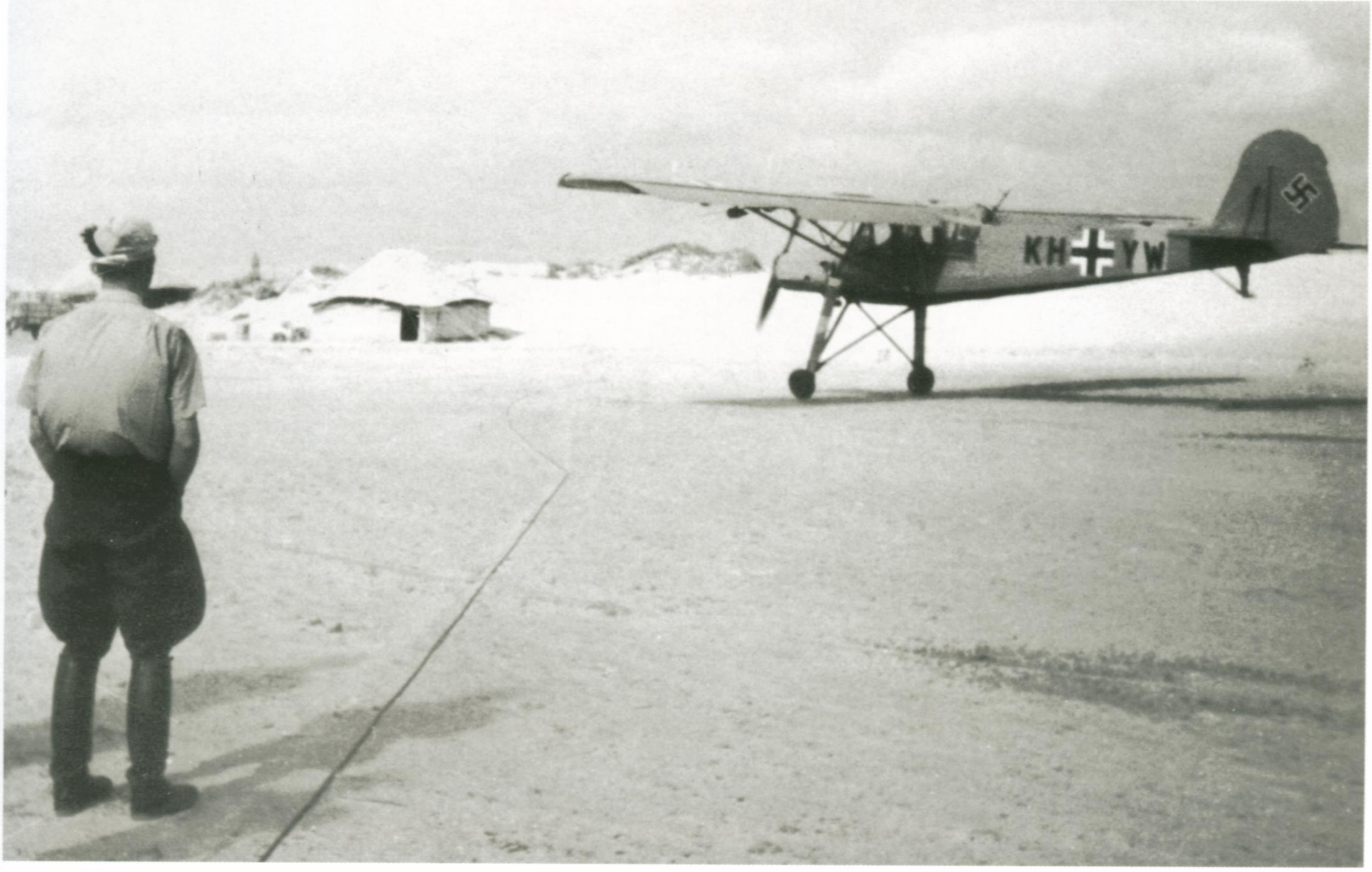
Ein Fi 156 C-3 (BG+TP) als Verbindungsflugzeug mit Scheinwerfer unter der Fläche.

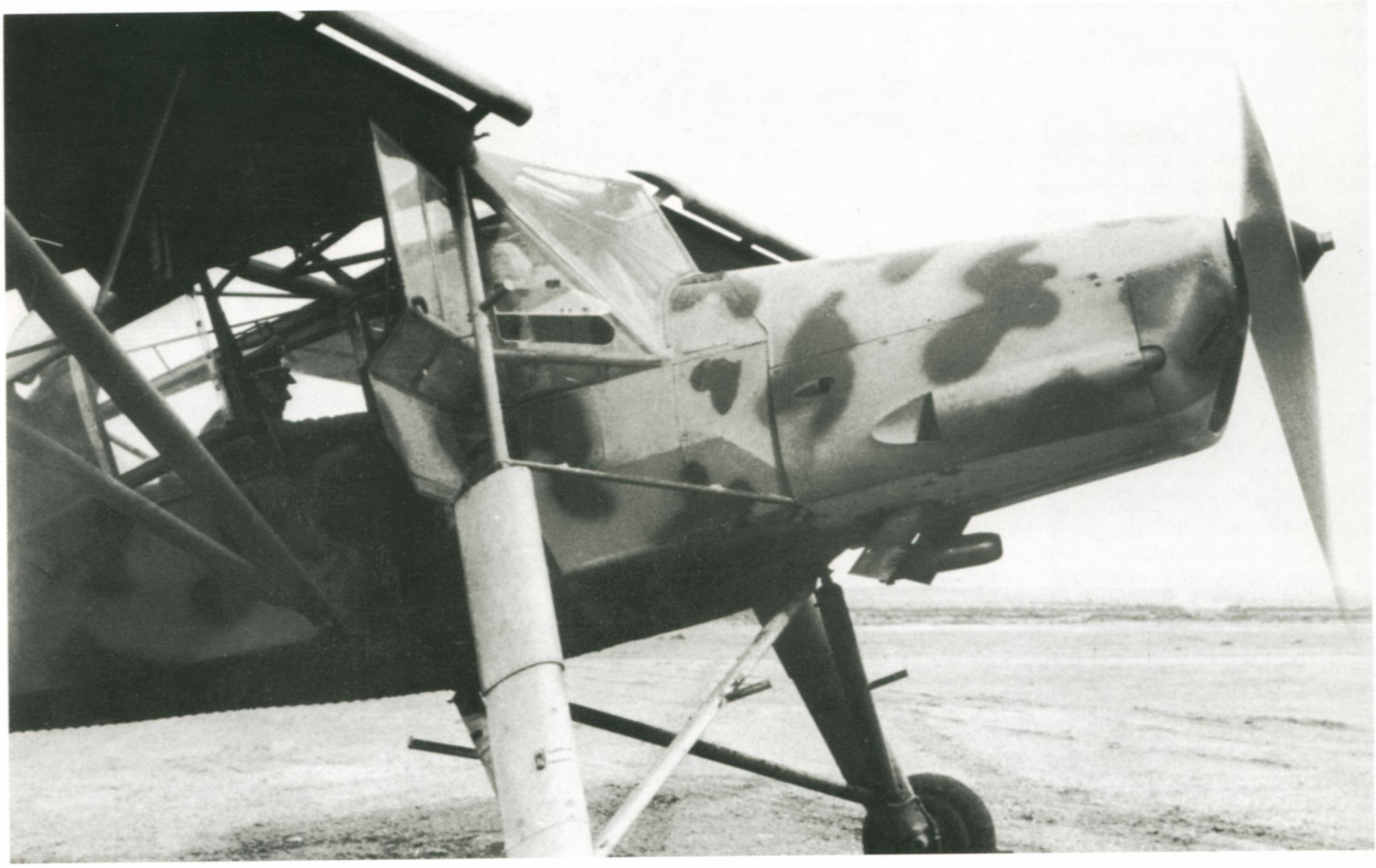




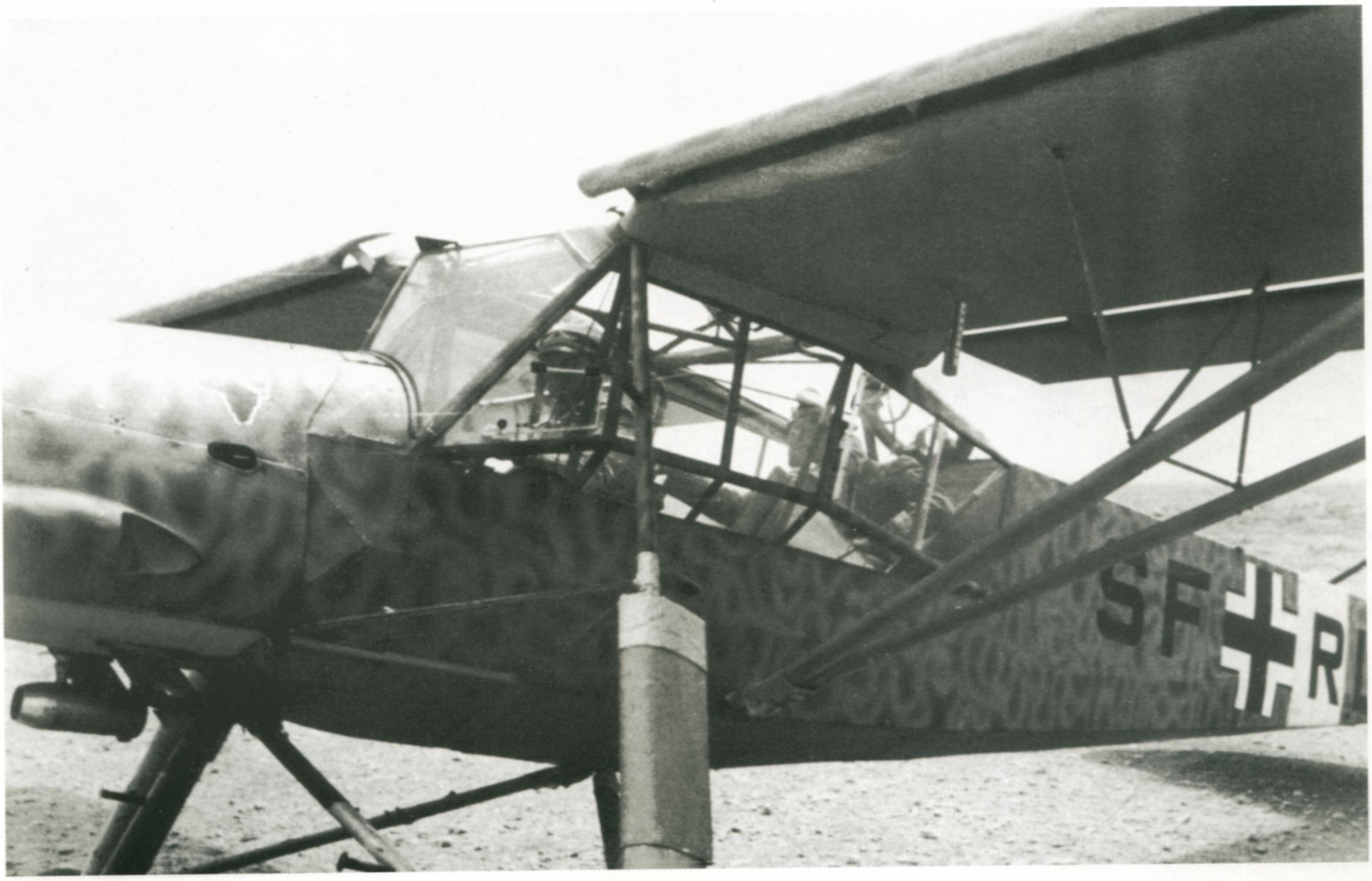
Vorbereitung für einen Flug über die italienischen Berge, Herbst 1943.

Eine Fi 156 C-3 (KH+YW) im Herbst 1942 in Nordafrika.

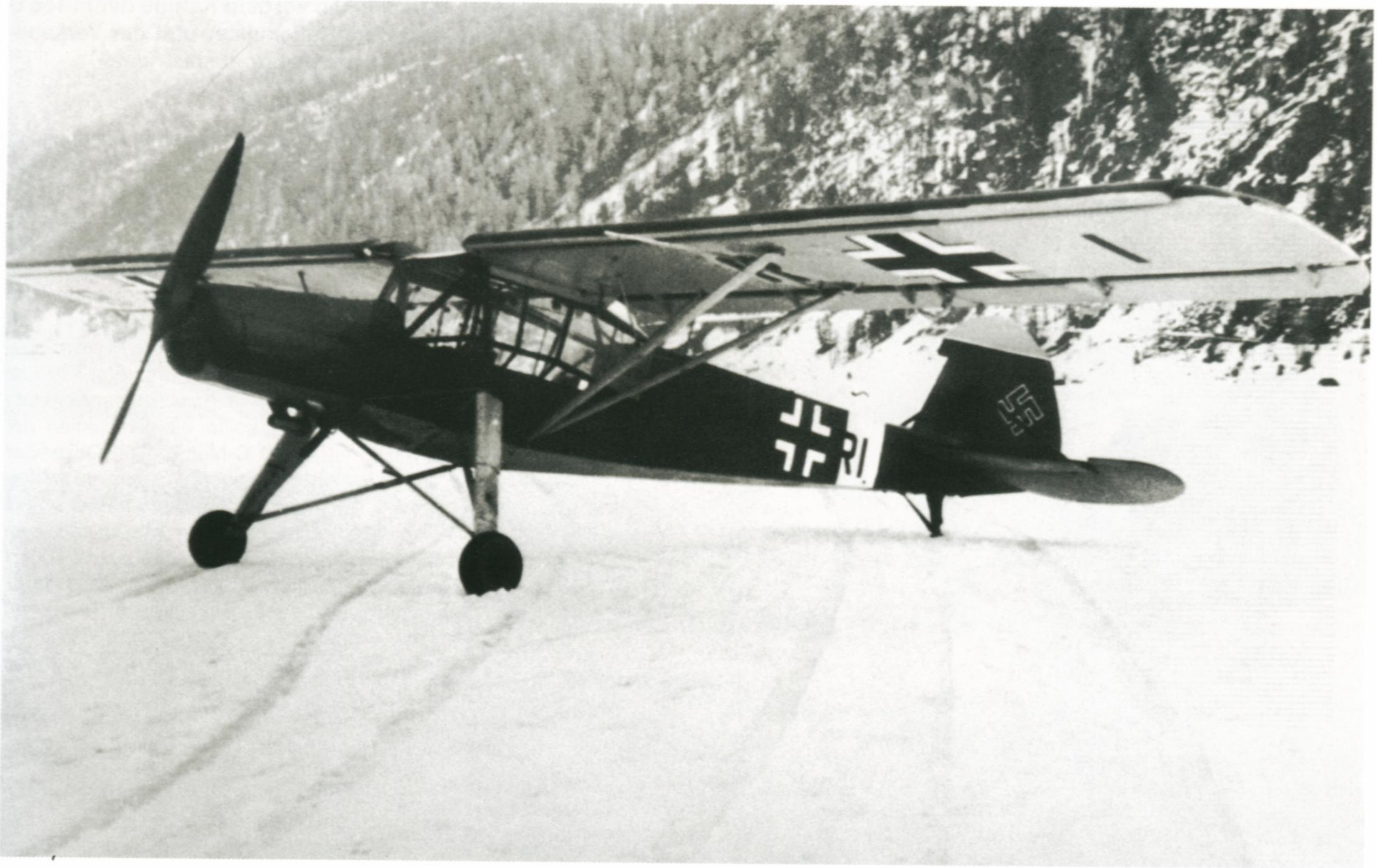




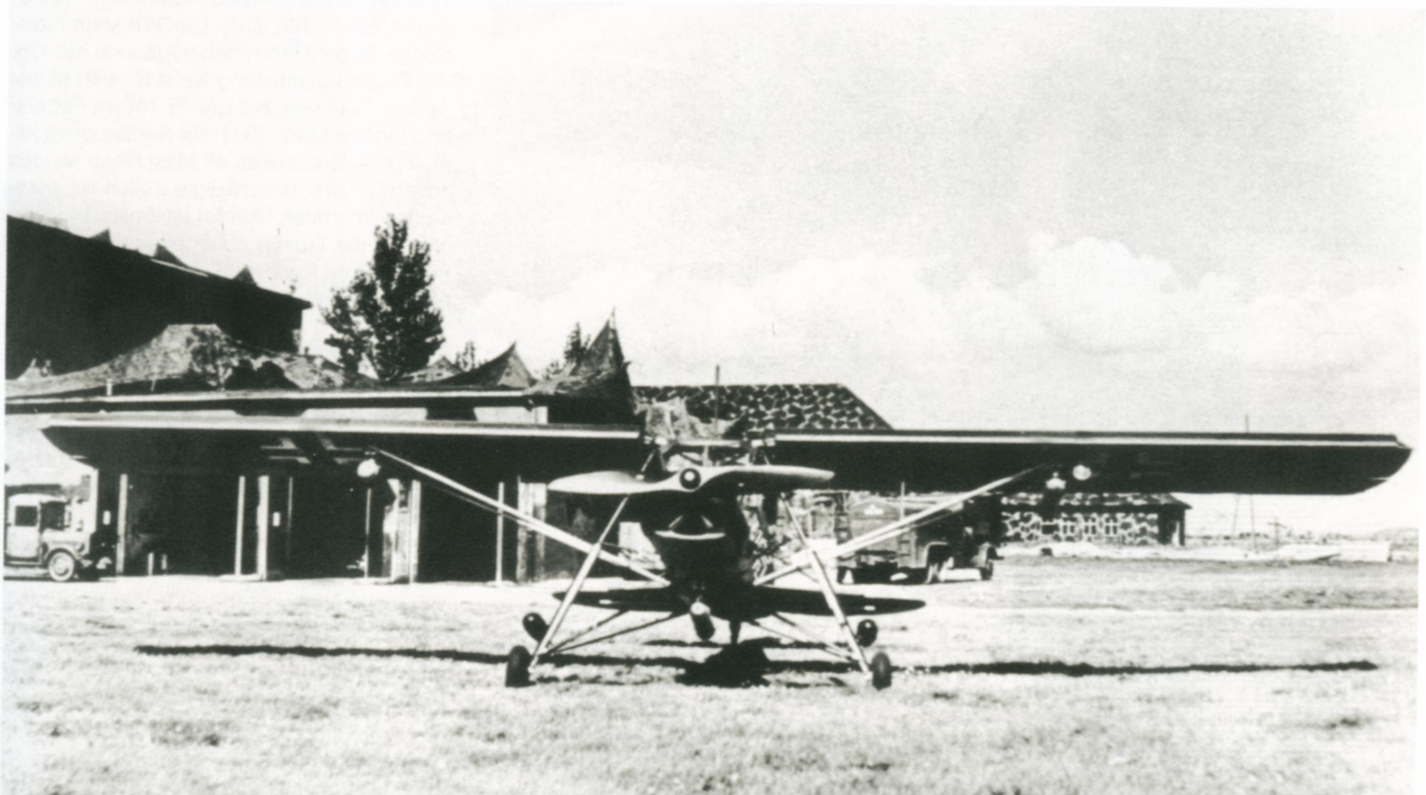
Nahaufnahme einer Fi 156 C-3/trop. am Start zu einem Kurierflug.



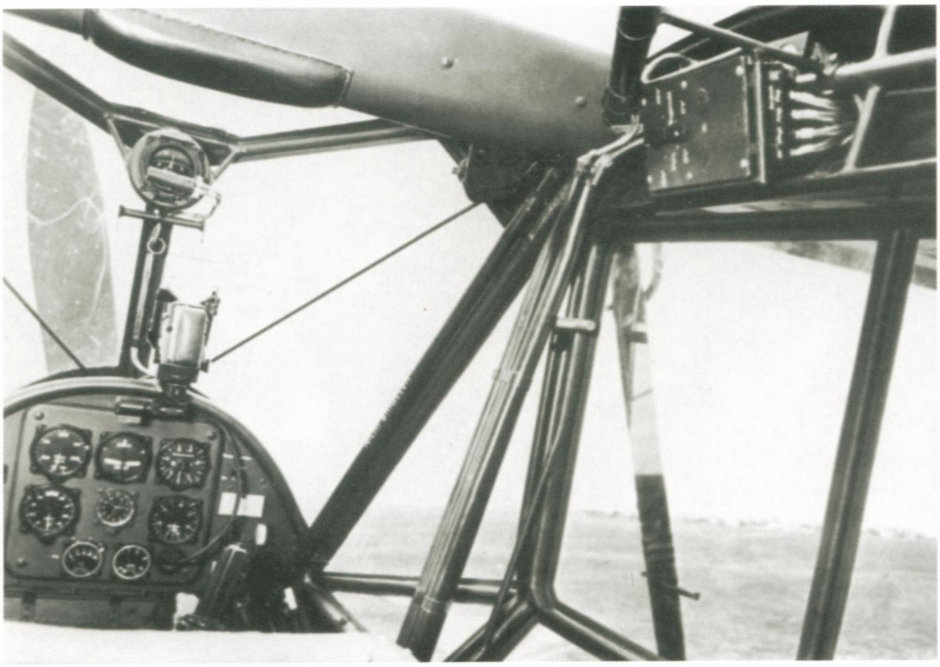
Hauptmann Kroseberg in seiner Fi 156 C-3/trop. Die Maschine (SF+RL) gehörte zur 1. Wüstennotstaffel.



In der Schweiz landete diese Fi 156 C-3/trop. der II./SG 2. Die Maschine (BA+RI) trug die WerkNr. 8063.



Unter der vorläufigen Bezeichnung Fi 156 U (Umbau) wurde der „Storch" zur Bandenbekämpfung in Rechlin erprobt.



Blick in die vordere Kabine der Fi 156 U mit dem Reflexvisier und der Verkabelung der Abwurfanlage.

120, im folgenden Jahr zu einer Ausbringung von 403 und zu etwa 260 im Jahre 1944. Davon gehörten 525 zur Baureihe Fi 156 C-3/trop. 259 stellten Maschinen der Ausführung C-7 dar. Von diesen entfielen auf das Jahr 1942 insgesamt 121 Maschinen, auf 1943 403 und 260 auf das folgende Jahr. Die Liefervorschau vom 27.01.1944 sah eine schrittweise monatliche Produktionssteigerung von 30 auf 80 Flugzeuge (ab Juni 1944) vor. Laut dem Produktionsprogramm vom 28.11.1944 sollte die Produktion der Fi 156 mit As 10 C-Motoren ab Dezember 1944 mit einer geringeren Stückzahl weiterlaufen. Bis März 1946 sollten im Schnitt monatlich acht bis zehn Maschinen vom Band laufen.

Die Produktion in Frankreich hatte zwangsläufig nach der Landung alliierter Truppen in der Normandie und der Provence im Sommer 1944 ihr Ende gefunden. Die Fertigung wurde daher im „Protektorat Böhmen und Mähren" bei LBB in Budweis und Mraz in Chocen, verstärkt beziehungsweise bei Mraz neu begonnen. Sie erbrachte bis gegen Ende des Jahres 1944 nur bescheidene Produktionsergebnisse.

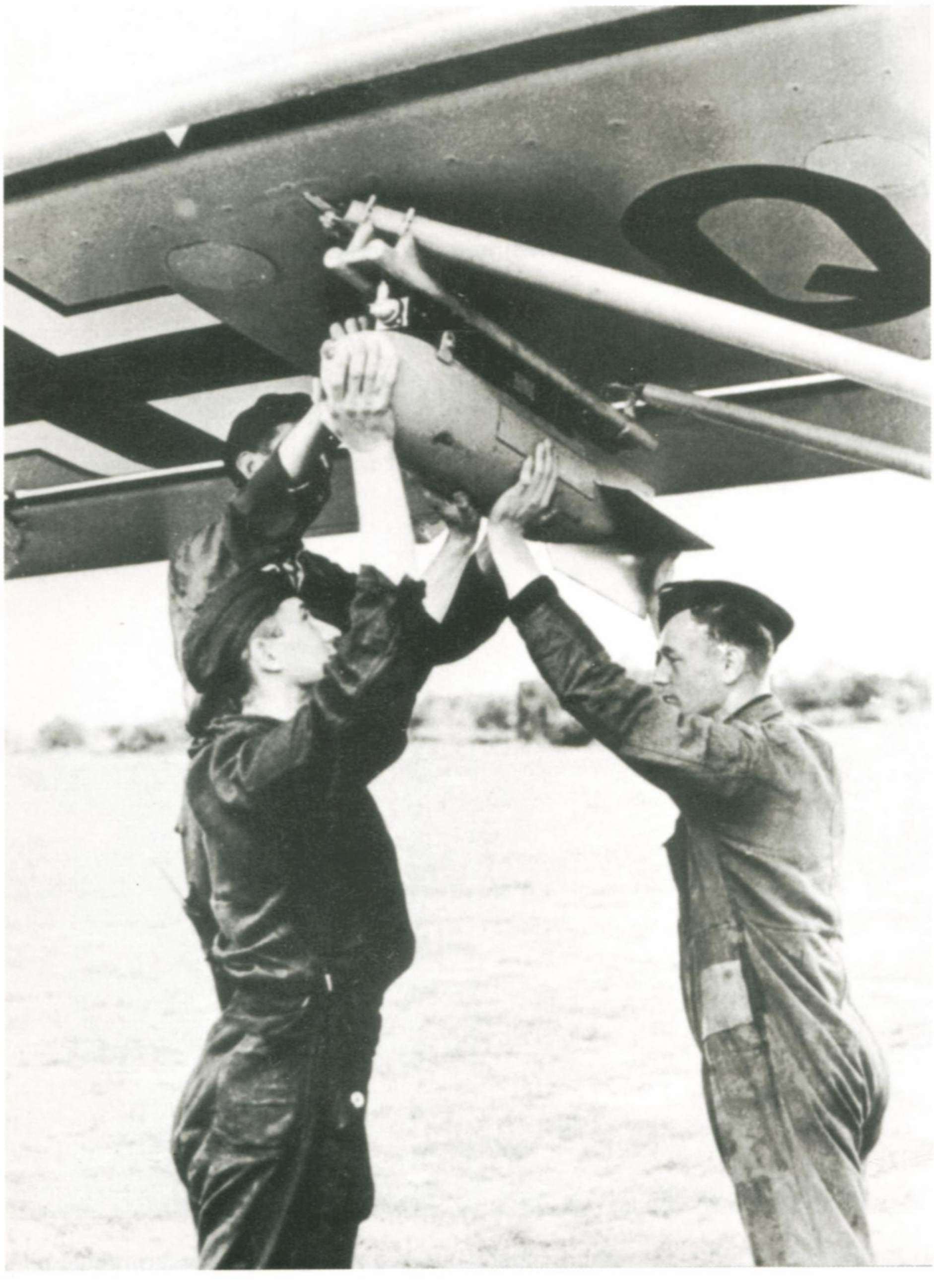
Bei Mraz wurden zwischen Juli und Dezember 1944 24 Fi 156 D-2 und 40 C-7 endmontiert. Die Werknummern begannen dort mit 110.

Bei LBB entstanden zwischen Dezember 1943 und Ende 1944 insgesamt 10 Fi 156 D-2 und 62 Fi 156 C-7. Die Werknummernblöcke dieser Maschinen begannen mit 475. Die Flugzeugverteilung weist für den Monat Januar 1945 vier, nur drei Fi 156 im Februar und fünf im März 1945 als Neubauproduktion aus. Außer diesen elf Maschinen wurden zusätzlich drei beschädigte Zellen repariert, so daß im ersten Quartal letztmals 14 „Störche" an die Truppe abgegeben wurden. Die Fertigung im April 1945 dürfte einige wenige ebenfalls nicht überschritten haben.

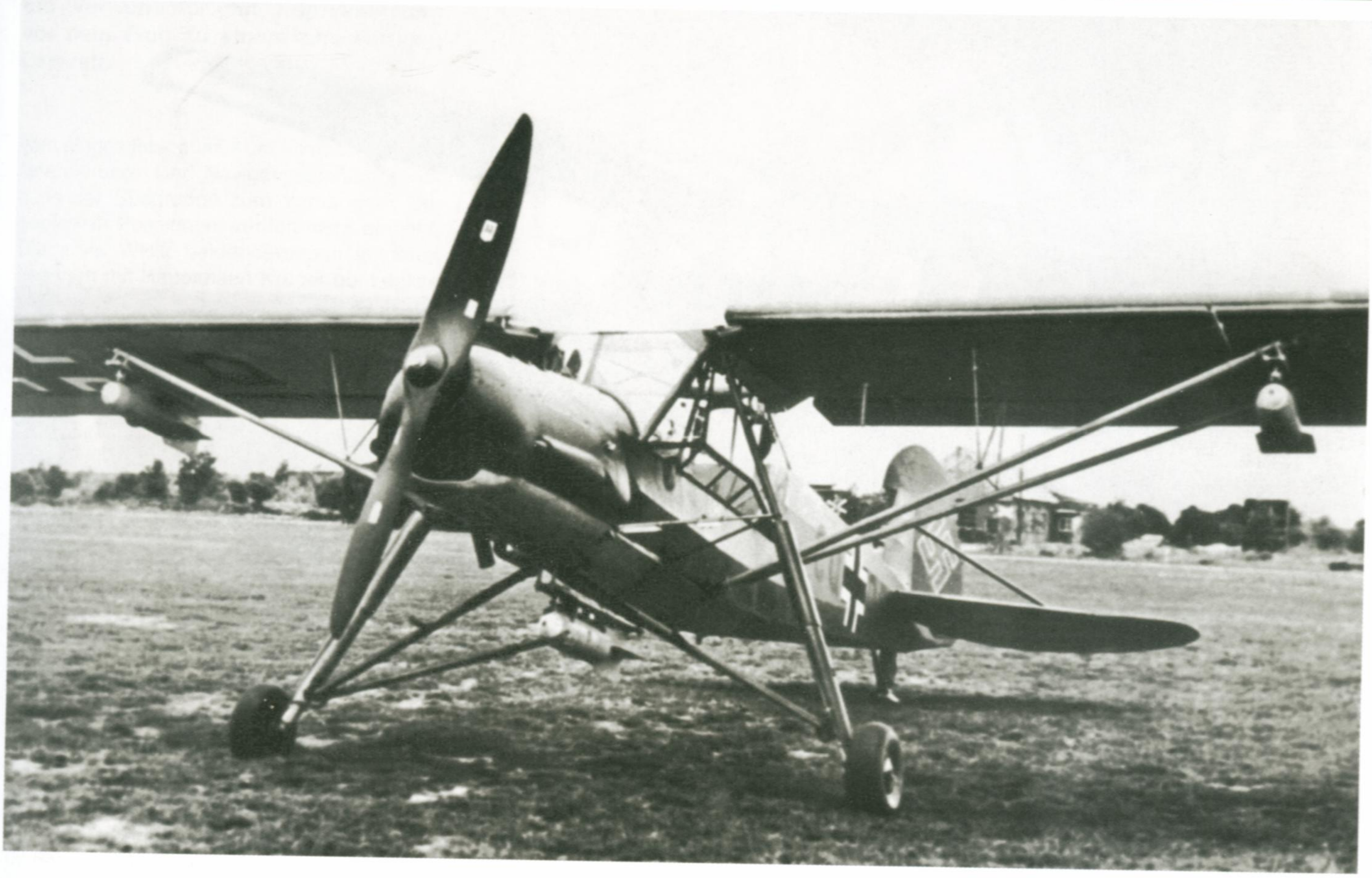
Sondereinsätze

Am 10.05.1940 führten 98 (!) Fi 156 eine Luftlandung hinter der belgischen Grenze durch. Hierbei sollten die 10. und 11. Kompanie des Infanterieregiments „Großdeutschland", verstärkt durch Sturmpioniere im Rahmen des Unternehmens „Niwi" bei Nives und Witry landen. Die Kräfte der Nordgruppe (11. Kompanie) sollten unter Führung von Hauptmann Krüger den Vormarsch der 2. Panzerdivision bei Nives unterstützen. Die Südgruppe (10. Kompanie), die unter dem Befehl von Oberstleutnant Garski, dem Kommandeur der III. Bataillons des Regiment Großdeutschland stand, hatte den Auftrag im Angriffsstreifen der 1. Panzerdivision auf Bodange vorzustoßen.

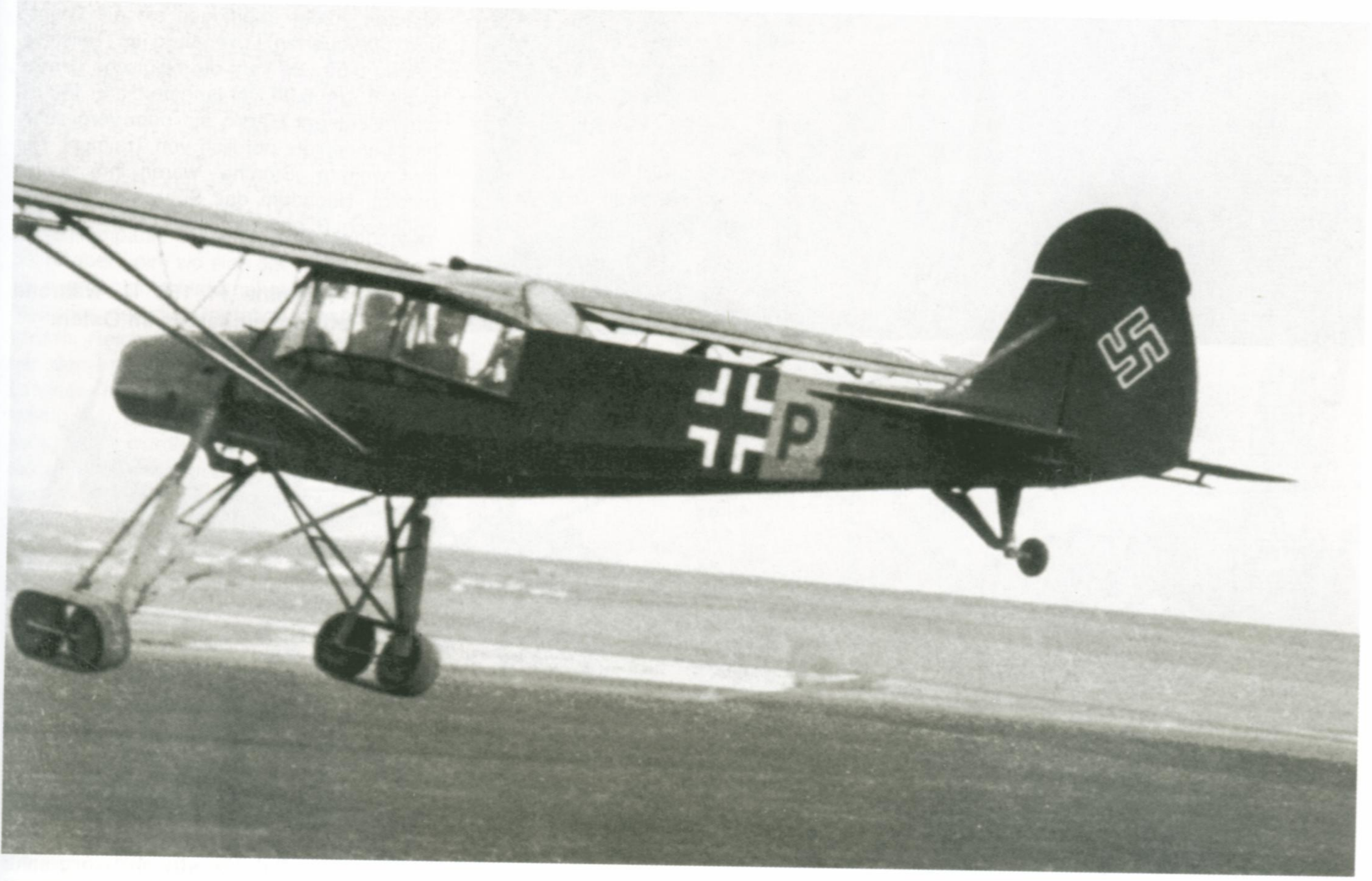
Den Erfolg der Operation galt es dadurch sicherzustellen, daß man die gegnerischen



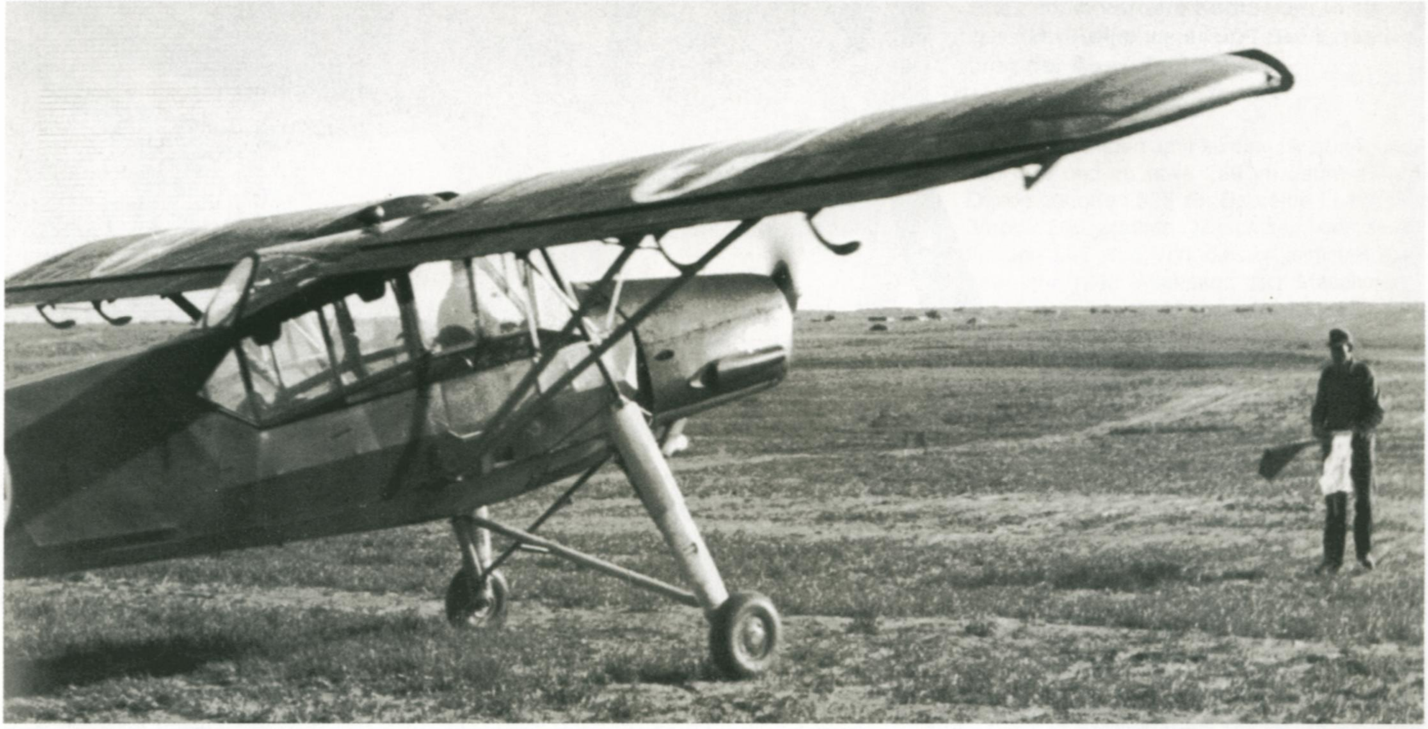
Einhängen einer 50 kg schweren SC 50 beim Musterflugzeug der Fi 156 U.

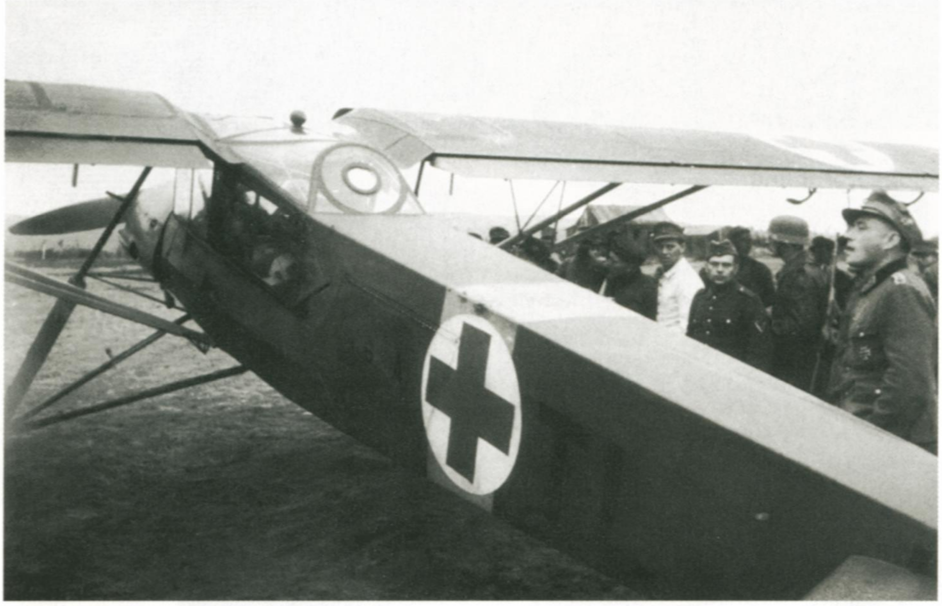


Die startbereite Fi 156 U während der Funktionserprobung.



Nur zu Versuchszwecken dienten einige wenige Maschinen mit dem Doppelrad-Fahrwerk.

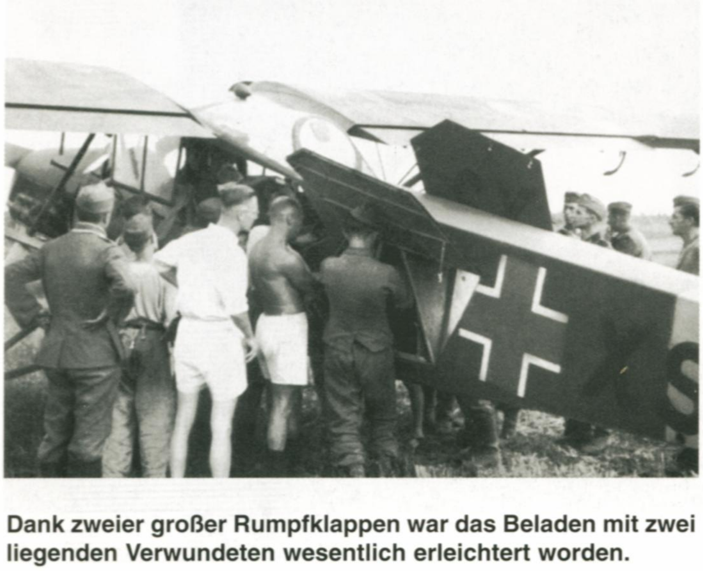




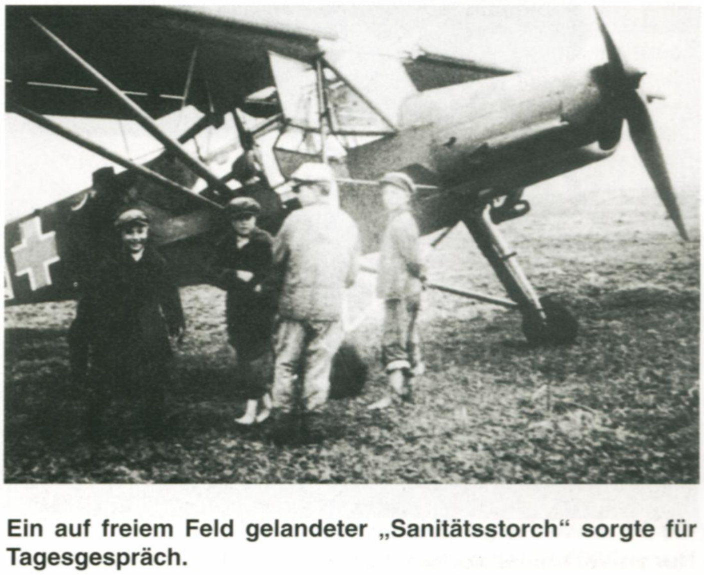
Einwinken einer Fi 156 D-1 im Südabschnitt der Ostfront.

Fernmeldeverbindungen unterbrach, den Anmarsch gegnerischer Reserven verhinderte und rückwärtigen Druck auf die Bunkerlinie längs der Grenze ausübte.
Gegen 5.20 Uhr, am Morgen des 10.05.1940, starteten die ersten Störche in Bitburg. 15 Minuten später überflogen sie die Grenze und überquerten Luxemburg im Tiefstflug. Gegen 5.50 Uhr kam die belgische Grenze in Sicht. Um 6.00 Uhr landete die Fi 156 mit Oberstleutnant Garski auf dem vorgesehenen Landeplatz nördlich von Traimont. Nur fünf weitere „Störche" waren ihm dorthin gefolgt. Nachdem das Führerflugzeug Bodenbeschuß erhalten hatte, wich der Pilot

Die G7+TL, eine Fi 156 D, während eines Rettungseinsatzes im Osten.



Dank zweier großer Rumpfklappen war das Beladen mit zwei liegenden Verwundeten wesentlich erleichtert worden.



Ein auf freiem Feld gelandeter „Sanitätsstorch" sorgte für Tagesgespräch.

Ein Verwundeter mit Kopfverletzung vor dem Flug zu einem rückwärtigen Lazarett.

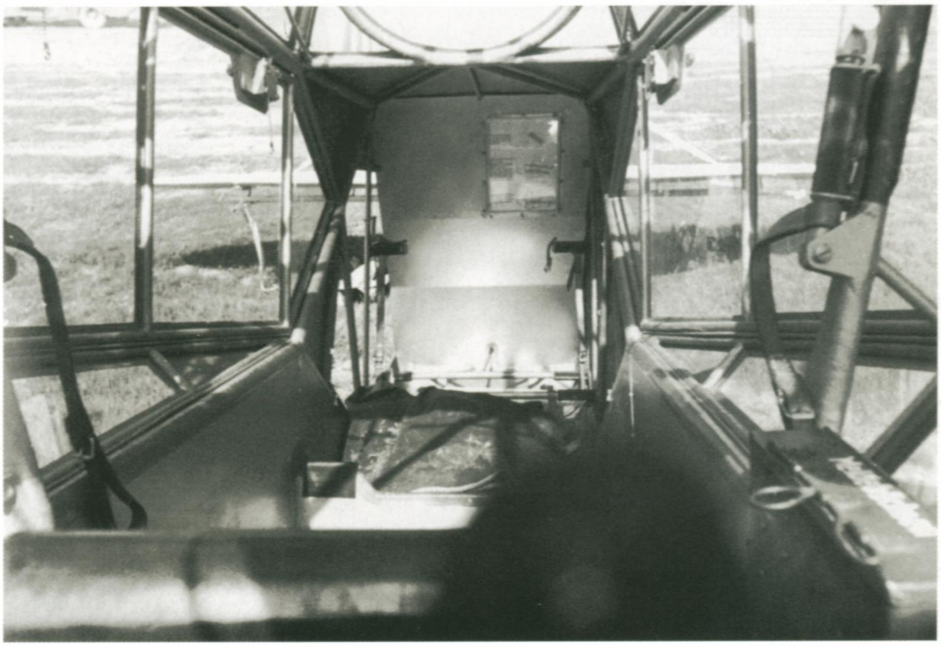
vom eingeschlagenen Kurs ab und verlor die Orientierung. Der Navigationsfehler geriet auch der Südgruppe zum Verhängnis. Die geplanten Positionen wurden nicht erreicht. Die erste Welle beider Gruppen landeten dagegen mit Hauptmann Krüger bei Léglise und stießen auf keine eigenen Kräfte. Auch die zweite und dritte Welle beider Gruppen erreichten mit ihren Fi 156 die befohlenen Zielpunkte. Gegen Abend trafen die ersehnte 1. und 2. Panzerdivision ein und ersetzte die Positionen des III. Bataillons, das durch seine Aktion einen wirksamen Widerstand belgischer Verbände erst hervorgerufen hatte.

Große Bedeutung fiel der Fi 156 im Bereich der Überwachung der besetzten Gebiete und der Partisanenbekämpfung zu. Nur ein Beispiel für einen solchen Einsatz soll hier genannt werden:

Drei Fi 156 „Storch" waren in der Zeit vom 24.03.1943 bis zum 10.04.1943 beim Sonderunternehmen „Adler" eingesetzt.

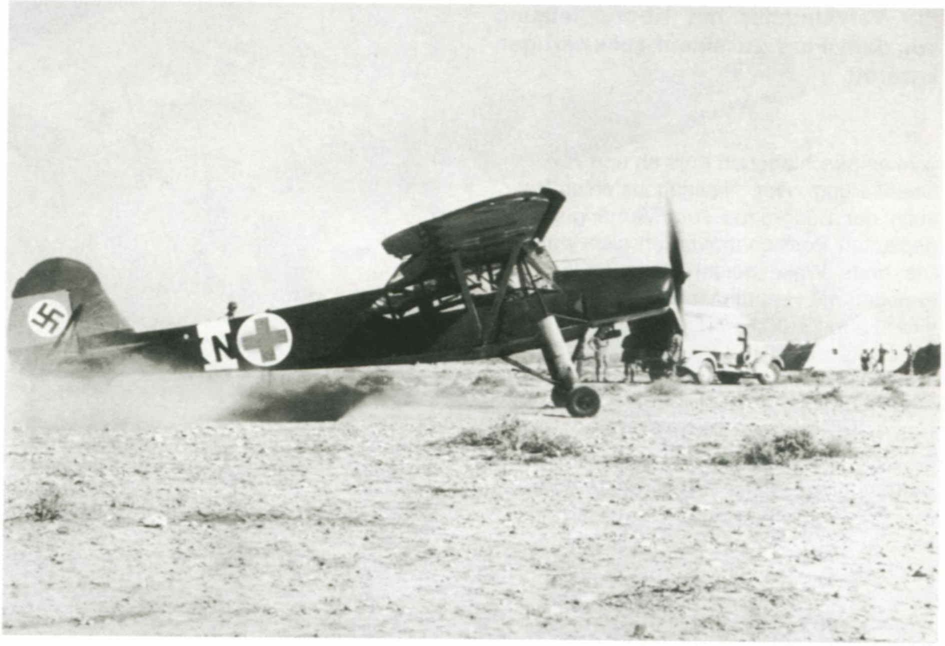
Es handelte sich dabei um den Einsatz von Jagdverbänden gegen norwegische Widerstandskämpfer im Gebiet von Hardamgervidda und dem sich anschließenden Raum zwischen dem Bankasee und der norwegischen Küste. Hierzu waren aus den Jagdkommandos der Wehrmacht und des Sicherheitsdienstes (SD) auch Kräfte der Ordnungspolizei und norwegische Verbände eingesetzt. Das Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung (KGrzbV) 108 wurde beauftragt, eine Kette „Fieseler Störche" bereitzustellen. Hierzu wurden drei Besatzungen kommandiert. Mit ihnen trafen eine Fi 156 (E5+KA) der Flugbereitschaft des Luftgaukommandos Norwegen, eine Maschine (GB+XG) der Verbindungsstaffel 4 sowie eine weitere (SB+UY) der Luftnachrichtenkompanie auf dem Außenlandeplatz bei Rödberg ein, wo sich der Gefechtsstand für das geplante Unternehmen befand. Die Maschine des die Operation persönlich leitenden Reichskommissar Terboven geriet bei der Landung auf dem zugefrorenen Langsee in eine Schneewehe und überschlug sich. Die Fi 156 (E5+KA) des Reichskommissars wurde dabei schwer beschädigt (50%). Terboven wurde am nächsten Tag mit einem anderen „Storch" wieder ausgeflogen, nachdem dieser sowie die zweite verbliebene Fi 156 in der Nacht vom 24.03. zum 25.03.1943 auf Kufen gesetzt worden waren, da weitere Außenlandungen geplant waren.

Ein russischer „Hilfswilliger" (Hiwi) unterstützt das Luftwaffenpersonal beim Einladen der Verwundeten.



Blick in den rückwärtigen Teil der Fi 156 D-1-Kabine.

Landung einer Fi 156 D-1 (KN+JK) im Sommer 1942 in Nordafrika.



Anläßlich der Operation kam es zu insgesamt 40, trotz der ungünstigen Witterungs- und Schneeverhältnisse, gut verlaufenen Außenlandungen. Diese hatten vor allem die Aufgabe, das Gebiet näher zu erkunden und wegen des unwegsamen Gebietes ständige Verbindung zwischen den eingesetzten Jagdkommandos zu halten. Die Verwendung der „Störche" war vor allem deshalb notwendig, da in dem magnetisch stark beeinflußten Gebiet Funkverkehr nur auf ganz geringe Entfernungen möglich war. Als sich am 27.03.1943 das Wetter weiter verschlechterte, mußten die Flüge vorübergehend eingestellt werden. Der Kontakt zu einigen Jagdkommandos ging an diesem Tag völlig verloren.

Außerdem warfen die beiden Fi 156-Besatzungen zusätzliche Verpflegung, Munition und wärmende Zusatzbekleidung ab, da sowohl die Länge der Operation, als auch deren räumlich Ausdehnung sich maßgeblich geändert hatte.

Zudem wurden zwei während des Unternehmens schwer erkrankte Mitglieder eines Jagdkommandos auf dem Luftwege ausgeflogen, so daß sie schnell ärztliche Hilfe erhielten.

Am 3.04.1943 wurden beide Maschinen wieder auf Räder gesetzt und nach Dalen am Bandaksee verlegt.

Während des gesamten Unternehmens kam es zu 112 Starts. Die Gesamtflugzeit lag bei 89 Stunden und 40 Minuten.

Ähnliche Einsätze dürften in großer Zahl durchgeführt worden sein und unterstreichen einmal mehr die Robustheit der Fi 156, die Gewähr für den verläßlichen Einsatz bei fast jeder Witterungslage gab.

Gegen Kriegsende wurde immer verzweifelter nach Ideen gesucht, einen weit überlegenen Gegner in letzter Stunde aufzuhalten. So unterschrieb der Chef des Luftflottenkommandos, Generaloberst Robert Ritter von Greim, am 10.04.1945 eine Anweisung zur Panzer- und Lokbekämpfung mit der Panzerfaust im feindlichen Hinterland. Hierzu sollten jeweils ein bis zwei mit Panzerfäusten ausgerüstete Männer von „Störchen" ins gegnerische Hinterland, das naturgemäß nicht besonders stark besetzt war, gebracht werden. Diese Trupps sollten Ziele entlang der Vormarschstraßen und Eisenbahnlinien angreifen und in derselben Nacht wieder von einem „Storch" abgeholt werden. Unter Punkt 4 des Befehls ist zu lesen:

„Mut, List, Verschlagenheit, Unternehmungsgeist und kühnes Zupacken sind die Voraussetzungen zum Gelingen. Es kommt daher darauf an, raschestens, sowohl als Flugzeugführer als auch als reine Streifenkämpfer, die richtigen Leute herauszufinden und sie sofort in den Einsatz zu bringen. Engste Verbindung mit dem Heer zur Auswahl des bestgeeigneten Personals ohne langatmige Kompetenzfragen dringend erforderlich."

In den letzten Kriegswochen waren mindestens fünf „Fi 156-Kommandos" aufgestellt worden, die außer Aufklärung auch offensive Aufgaben hatten. Über ihre Erfolge und Verluste ist bislang wenig bekannt.

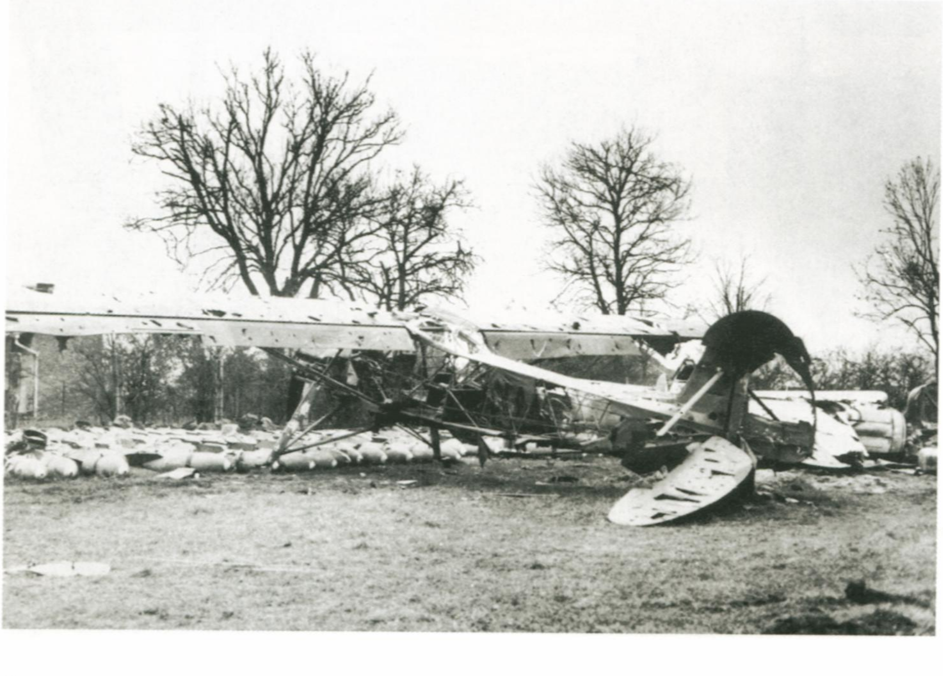
Die meisten Einsätze der Fi 156 waren dagegen eher unspektakulär: Transport- und Verbindungsaufgaben standen zumeist im Mittelpunkt. Das Abholen oder der Rücktransport von Besatzungen führten ebenfalls zu zahlreichen Flügen hinter der Front und im Heimatkriegsgebiet.

Einen der viel Aufsehen erregenden Flüge unternahm Hanna Reitsch mit Robert Ritter von Greim, dem gerade zum Oberbefehlshaber der Luftwaffe ernannten Generalfeldmarschall. Am 26.04.1945 verließen beide die eingeschlossene Reichshauptstadt mit einer Fi 156.

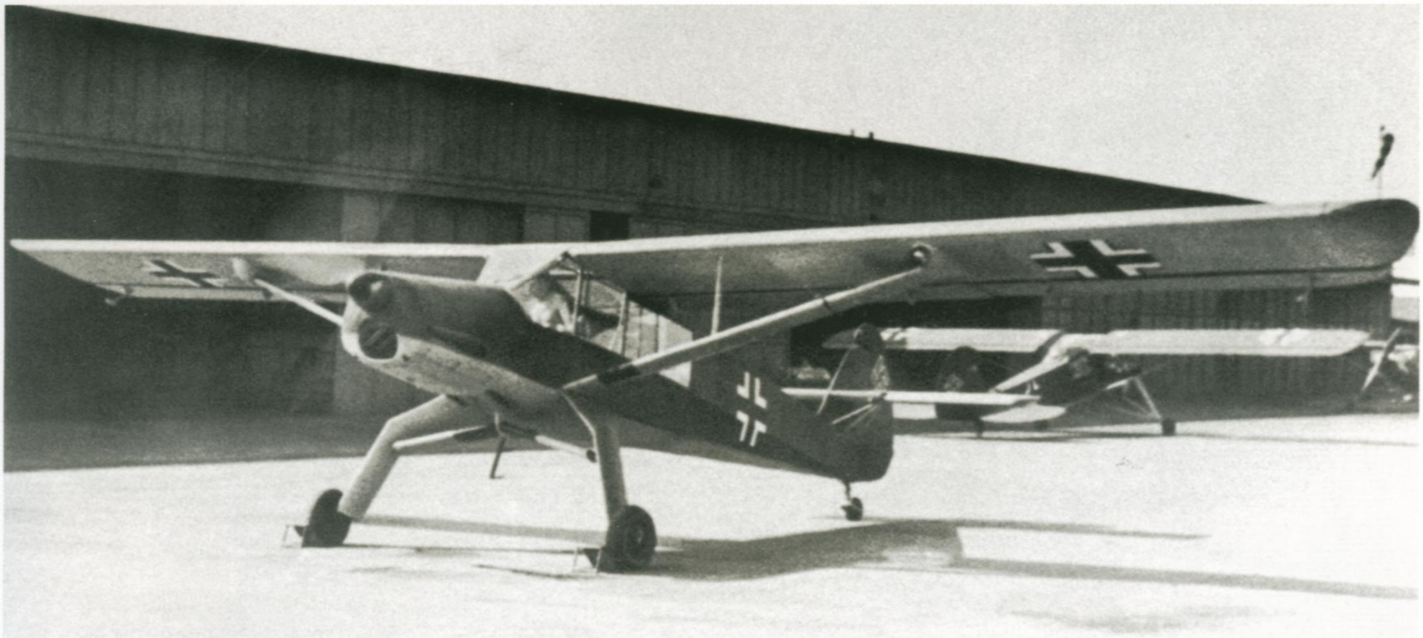
Viel weniger spektakulär war dagegen die Verwendung der „Störche" bei den Spitzengliederungen der Wehrmacht und als Verbindungsflugzeug diverser Verbände und Einheiten.

Bei dem Oberkommando der Wehrmacht (OKW), dem OKH, dem OKL und dem OKM bestanden eigene Kurierstaffeln, welche auch die Fi 156 flogen. Außerdem war der Peilzug des OKW mit dem „Storch" ausgerüstet. Weiterhin wurde die Maschine bei den einzelnen Kurierstaffeln der Wehrmachtsbefehlshaber und den Stäben der Waffengeneräle, etwa des Generals der Jagdflieger, der Kampfflieger, der Aufklärungsflieger und der Fliegerausbildung, gerne genutzt.

Einsatzmöglichkeiten für die Fi 156 waren ferner bei den Armeeoberkommandos 1 bis 24, bei den Verbindungsstaffeln der 1. bis 18. Fliegerdivision, den Fliegerführern 1 bis 6, den Fliegerführern Krim, Kroatien, Nord,



In Berlin blieb diese völlig zerstörte Fi 156 C-3 im Mai 1945 stehen.



Der letzte Entwicklungsschritt der Fi 156 bildete die leistungsfähigere Fi 256.

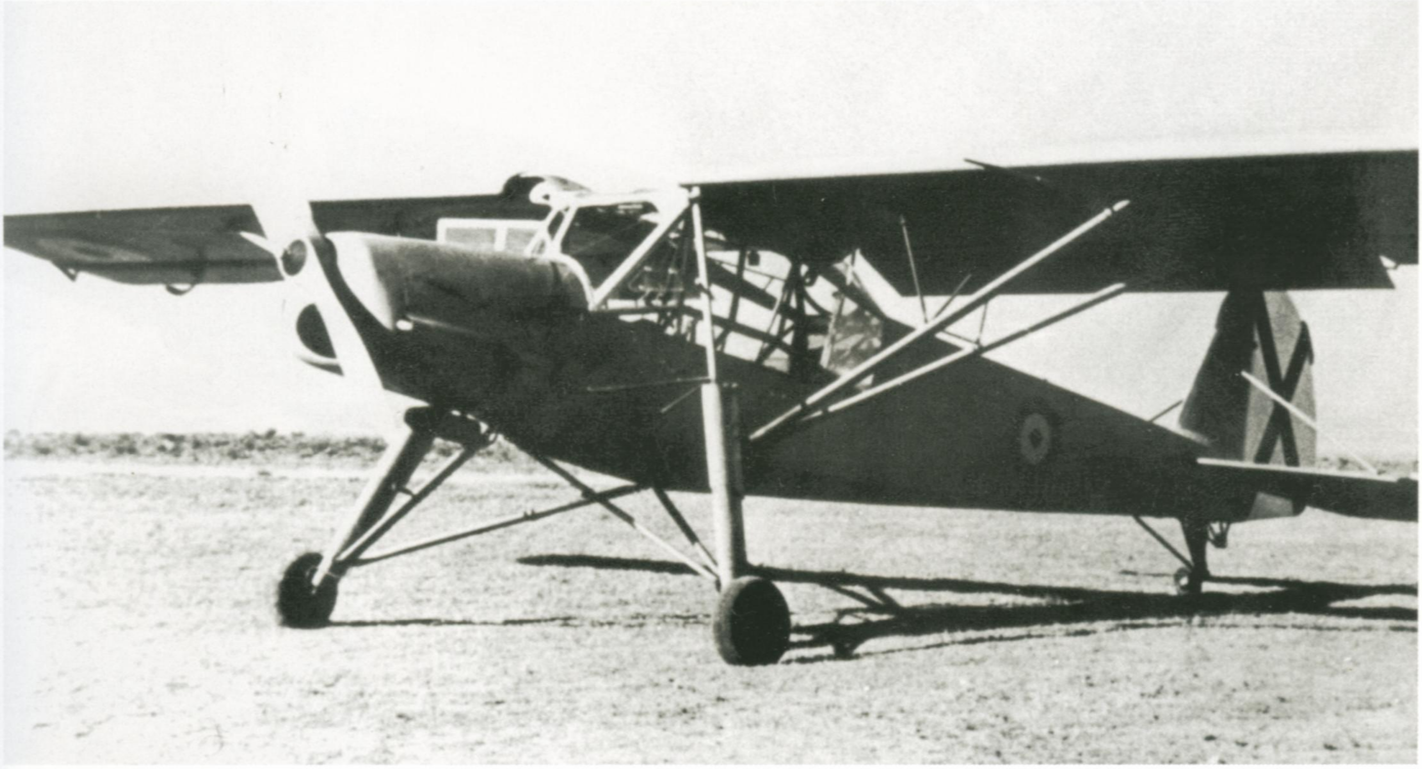
Nord (Ost), Norwegen, Süd, Tunis etc., den Flugbereitschaften bei dem I. bis XIV. Fliegerkorps und den Flakkorps gegeben. Hinzu kamen die Flughafenbereiche bei den Luftgaukommandos I bis XXV sowie die Fliegerverbindungsgeschwader 1 und 2 und nicht zuletzt die Verbindungsstaffeln 1 bis 71.

Auch bei den meisten Jagdgeschwadern, einem Teil der Kampfgeschwader, bei den Lehrgeschwadern 1 und 2, einigen Stuka- und Schlachtgeschwader, und bei mehreren Transportgeschwadern war die Fi 156 relativ häufig anzutreffen.

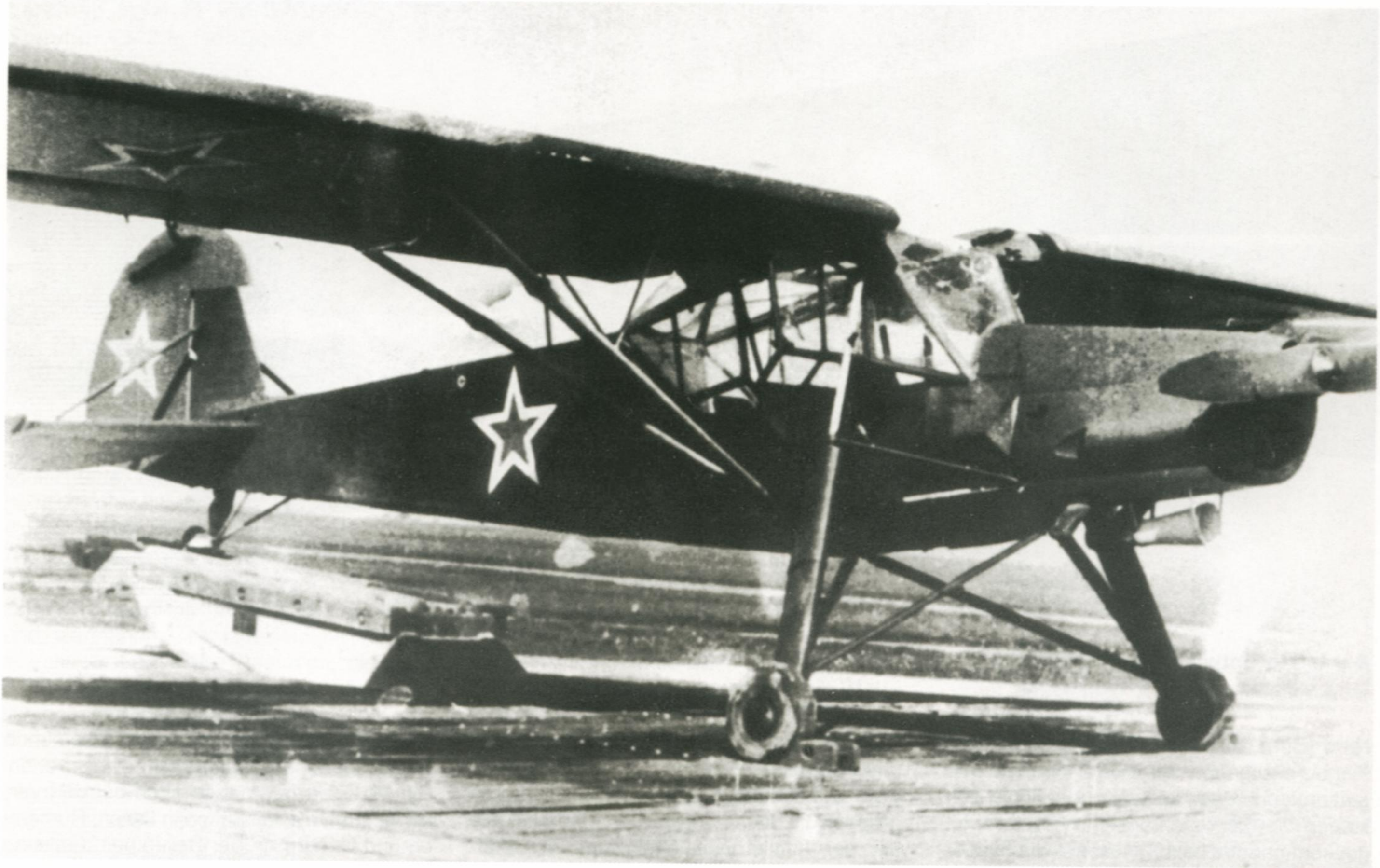
Dies galt auch für viele Aufklärungsverbände und -einheiten. Nachgewiesen ist die Verwendung des „Storchs“ bei den Aufklärungsgruppen 11, 12, 13, 14, 16, 21, 22 und 31 bis 34, der Aufklärungsstaffel Krim, den Aufklärungsstaffeln der I. und II. Fliegerkorps, ferner bei der 3./NAG 3, 4./NAG 3, 1./NAG 8, 3./NAG 14, den Fernaufklärungsgruppen (F), 100 bis 123 sowie der Ergänzungsaufklärungsgruppe ObdH.

Auch beim Kommando der Erprobungsstellen war die Fi 156, außer bei der E-Stelle Rechlin, bei der E-Stelle Tropen, der E-Stelle Süd sowie in Tarnewitz und Travemünde und einigen mehr anzutreffen.

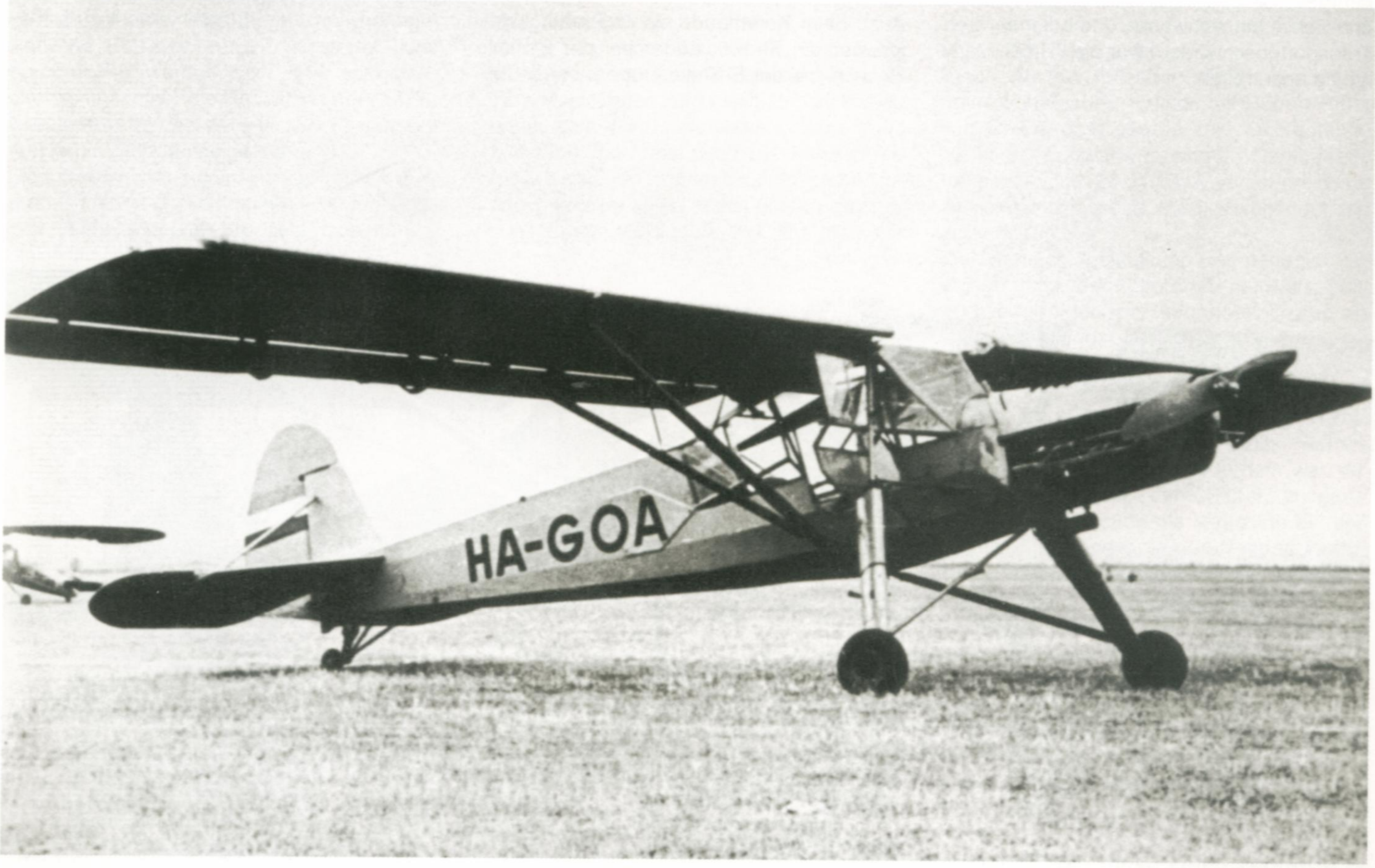
Die Fi 156 erfreute sich auch bei den verbündeten Luftstreitkräften in Italien, Rumänien und Ungarn großer Beliebtheit. Einzelne Muster wurden zudem nach Finnland und Schweden geliefert. Nach dem Abzug der deutschen Truppen aus Frankreich wurde die Produktion der Fi 156 sogar wieder aufgenommen. Im Indochina-Krieg und über Algerien kam der „Storch“ erneut zum Einsatz.



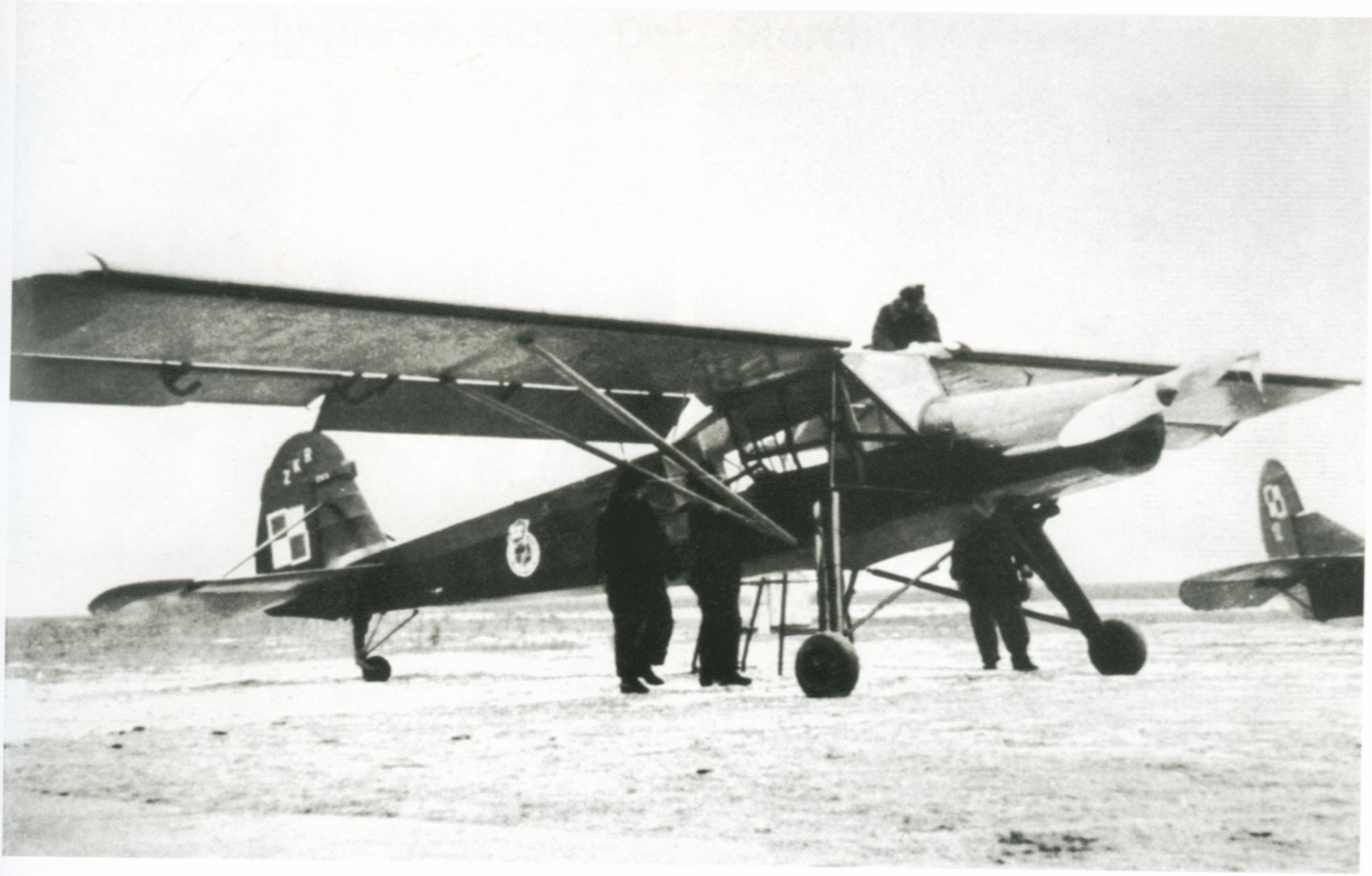
Als Verbindungsflugzeug nutzten die spanischen Streitkräfte noch lange den Fieseler „Storch“.



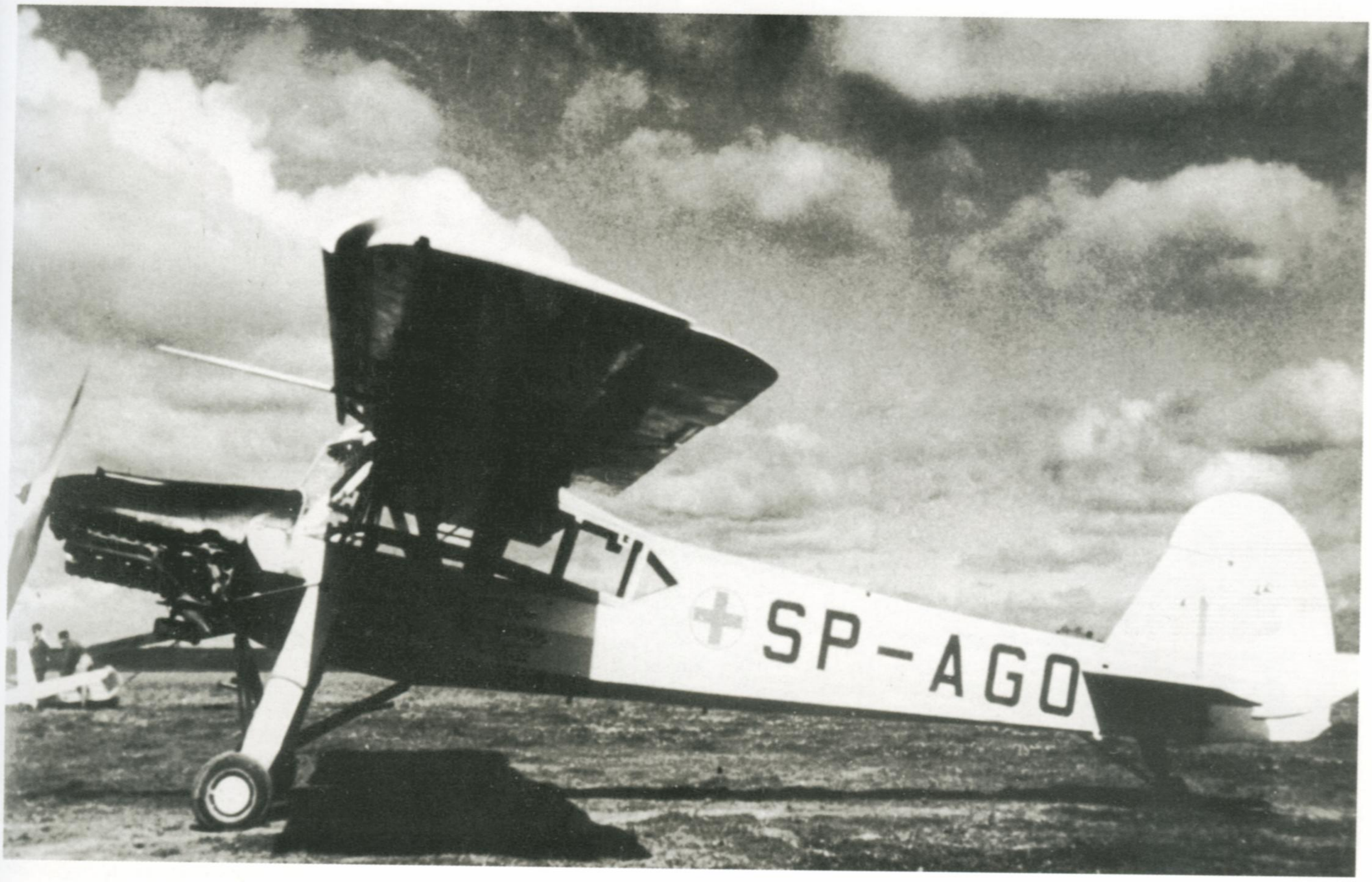
Auch bei der Roten Armee kamen etliche erbeutete Fi 156 C und D noch über mehrere Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg zum Einsatz.



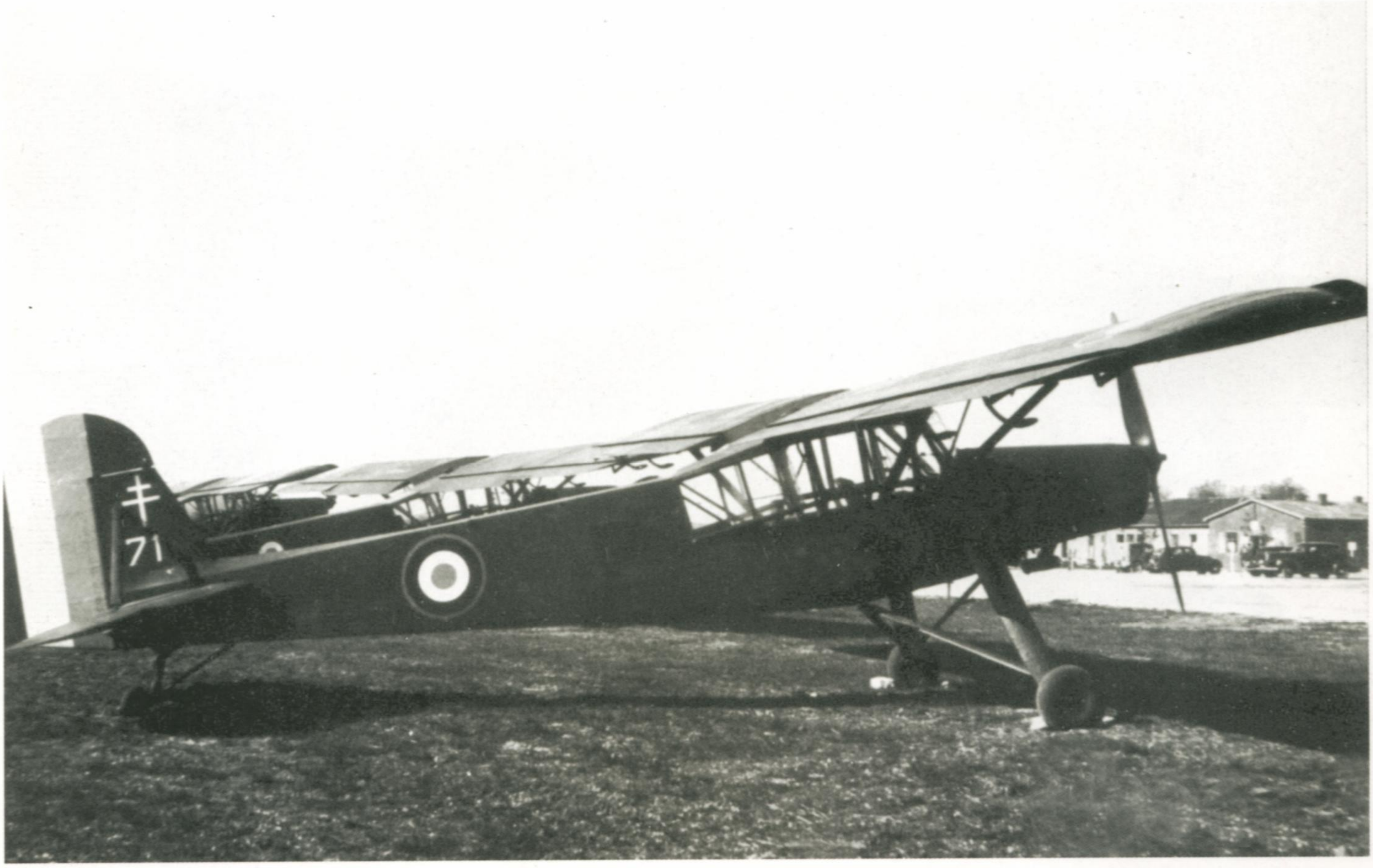
Die HA-GOA flog nach dem Krieg über Ungarn.



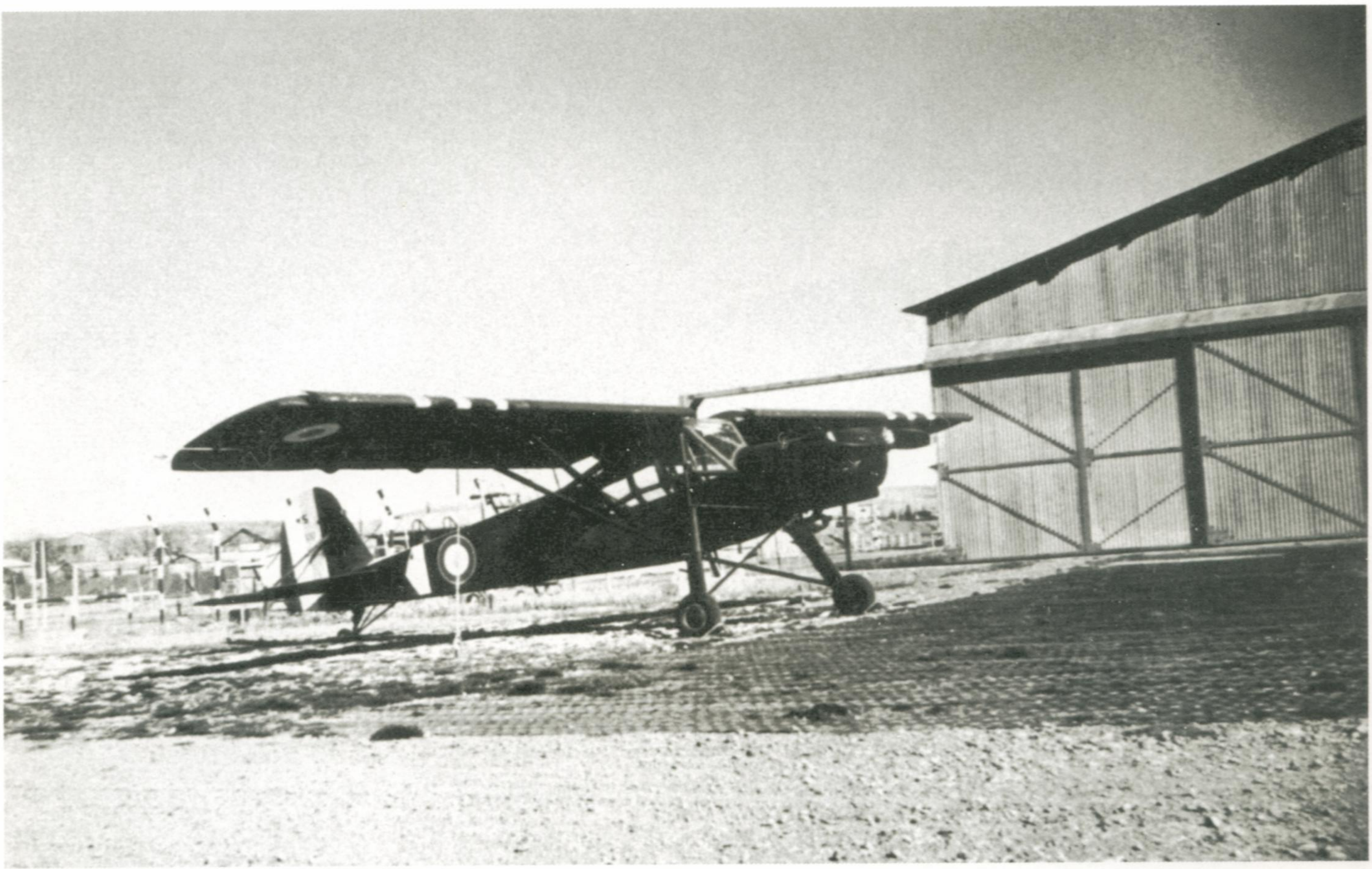
Bei den polnischen Streitkräften waren nach 1945 mehrere „Störche“ anzutreffen.



Als Sanitätsmaschine flog die SP+AGO Rettungseinsätze in Polen.



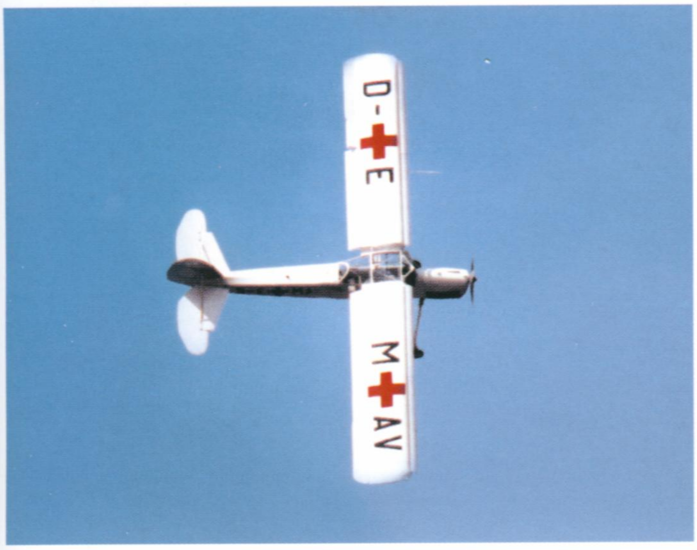
Zahlreiche Fi 156 wurden nach der Befreiung von Paris für die französischen Streitkräfte hergestellt.

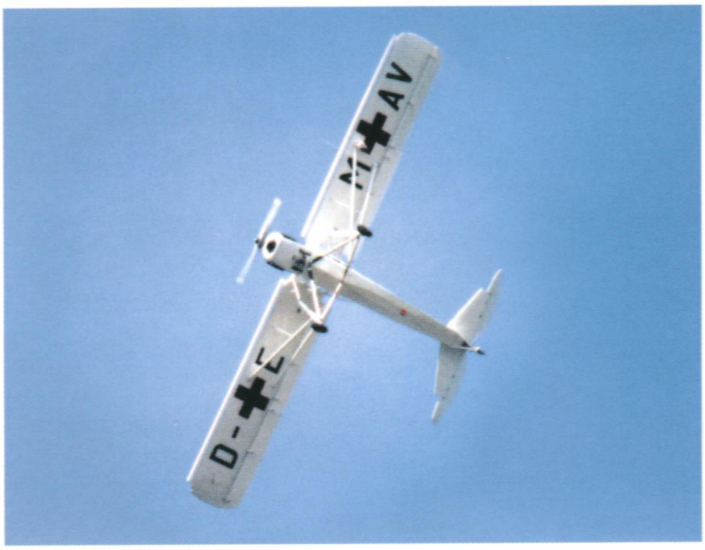


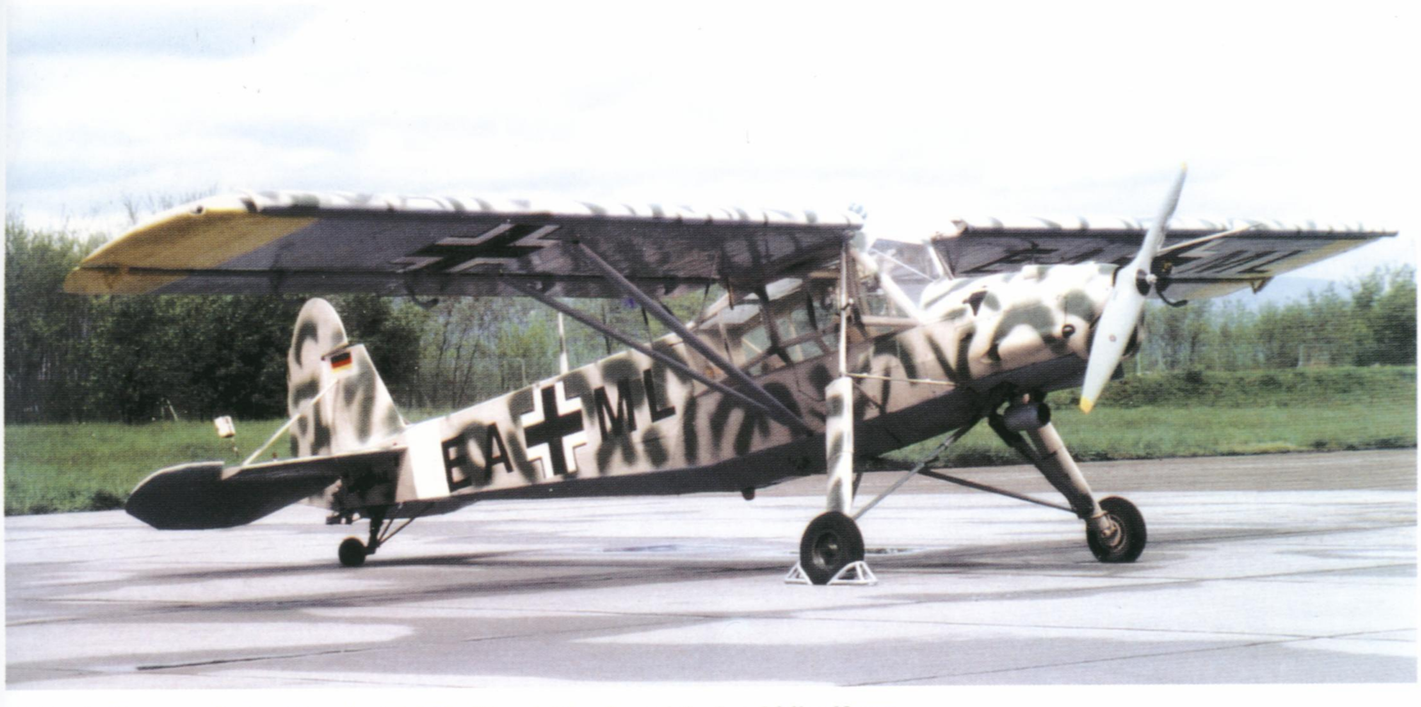
Als MS 500 übernahm die Armeé de l'Air die Fi 156 C in ihren Bestand.

Impressionen - Der „Storch“ im Fluge

D-E MAV
D-E
M AV







Meisterhaft restaurierter Fieseler Fi 156 „Storch“ im Anstrich des Afrika-Korps.

DIE PROFILE-SERIE

PREIS PRO HEFT
19,95 DM
PLUS PORTO

FLUGZEUG Profile
BAe Harrier
Von der P-1127 zur AV-8B
7
Panavia
15
der Geschichte machte!

FLUGZEUG Profile
Arado Ar 234
Der erste einsatzfähige Strahlbomber der Luftwaffe
33

Nr. 1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr. 2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr. 3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr. 4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr. 5	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1010
Nr. 6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr. 7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr. 8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr. 9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr. 10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr. 11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr. 12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr. 13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr. 14	Flettner Fl 282	Best.-Nr. 1028
Nr. 15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr. 16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr. 17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr. 18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr. 19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr. 20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr. 21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr. 22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr. 23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr. 24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr. 25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr. 26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr. 27	Bücker Bü 131 „Jungmann“	Best.-Nr. 1045
Nr. 28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr. 29	Bücker Bü 133 „Jungmeister“	Best.-Nr. 1048
Nr. 30	Bücker Bü 181 „Bestmann“	Best.-Nr. 1049
Nr. 31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr. 32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr. 33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052

FLUGZEUG Publikations GmbH
Thomas-Mann-Straße 3
89257 Illertissen
Telefon 0 73 03 / 96 42 20
Fax 0 73 03 / 96 42 41